OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI



WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia



GDYNIA, DNIA 22 STYCZNIA 1934 R.

ROK III NR. 1/2

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Go łkowski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

Rok III | GDYNIA, 22 stycznia 1934 r. | NR. 1/2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 16-43.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

OD WYDAWNICTWA.

Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni rozpoczyna trzeci rok swego istnienia. Z organu prasowego pierwotnie wydawanego nieomal wyłącznie do użytku sfer bezpośrednio z Izbą związanych, Biuletyn przekształcił się stopniowo w organ, obejmujący swym zasięgiem szerokie koła społeczeństwa, zainteresowane zagadnieniami tak handlu zamorskiego, jak i dotyczącemi szeregu innych dziedzin natury gospodarczej, wyłaniających się z faktu posiadania przez Polskę własnego dostępu do morza i najszerszego z tego dostępu korzystania.

Zdając sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka w związku z tem na wydawnictwie Biuletynu Izby ciąży, dążyliśmy dotąd i dążyć nadal będziemy do rozwinięcia i pogłębienia poruszonych tematów, dostarczenia możliwie największej ilości najważniejszych i najświeższych informacyj i utrzymywania z naszymi Czytelnikami stałego kontaktu.

Oddając do użytku Czytelników Biuletyn w nowej szacie, bardziej przystosowanej do jego charakteru jako pisma perjodycznego, prosimy o darzenie nas nadal ich poparciem.

IZBA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA W GDYNI
W JEJ NOWEJ STRUKTURZE W ZWIĄZKU Z ROZSZERZENIEM JEJ OKRĘGU O OBWÓD NADNOTECKI.

Koniec roku ubiegłego stanowi dla pomorskiego samorządu gospodarczego dalszy etap organizacyjny. Pan Minister Przemysłu i Handlu rozporządzeniem z dnia 28. X. 1933 wcielił do okręgu Izby Gdyńskiej, pokrywającego się do tego czasu z obwodem administracyjnym województwa pomorskiego, miasto i powiat Bydgoszcz, miasto i powiat Inowrocław, oraz powiaty szubiński i wyrzyski, stanowiące część okręgu województwa poznańskiego, likwidując równocześnie Izbę Przemysłowo-Handlową w Bydgoszczy.

W ten sposób obszar scalonej Izby Gdyńskiej wynosi 20.903 km² w stosunku do 16.386 km² dotychczasowego obszaru; ilość mieszkańców okręgu wynosi 1.460.621, w stosunku do 1.086.259 dotychczasowego okręgu; okręg obejmuje pięć miast o własnym statucie, a mianowicie: Bydgoszcz, Gdynia, Grudziądz, Inowrocław i Toruń, z których to miast Bydgoszcz jest największem osiedlem i liczy 117.528 mieszkańców, wedle statystyki świadectw przemysłowych za rok 1932 obwód Izby Gdyńskiej wykazuje 24.286 placówek handlowych w stosunku do 17.669 okręgu dawnego, oraz przemysłowych 17.418, w stosunku do 12.528 okręgu dawnego, wreszcie zajęć przemysłowych 353 w stosunku do 259 dawnego obszaru.

Ilość firm, uprawnionych do głosowania przy tegorocznych wyborach w okręgu izby

wynosić będzie około 20.000 wyborców w porównaniu do 16.000 wyborców z roku 1929.

Dochód z dodatku do ceny świadectw przemysłowych, przypadający Izbie z obecnego okręgu preliminowany został na rok 1934 w kwocie zł 210.000.— w stosunku do roku ubiegłego, gdzie wpływ z dodatku do świadectw przemysłowych z okręgu dotychczasowego wyniósł zł 131.633,—.

Izba Gdyńska składa się z trzech sekcji i tak: z sekcji handlowej, wynoszącej 30 radców izbowych z wyborów, 2 z kooptacji i 2 z nominacji, z sekcji przemysłowej, wynoszącej również 30 radców izbowych z wyborów, 2 z kooptacji i 2 z nominacji, oraz z sekcji żeglugowo-portowej, wynoszącej 10 radców izbowych z wyborów oraz 1 z nominacji i 1 z kooptacji: razem obecna ilość radców wynosi 80 osób. Prezydjum składa się z Prezesa i 7-miu wiceprezesów, w czem 3 wiceprezesów sekcji handlowej i po 2 wiceprezesów sekcji przemysłowej i żeglugowo-portowej.

Z końcem bież. roku upływa kadencja obecnej Izby, wobec czego stosownie do wymogów ustawy w 2 połowie 1934 r. przeprowadzone zostaną wybory w ten sposób, aby od 1. I. 1935 r. nowo ukonstytuowana Izba rozpoczęła swoją 5-cio letnią kadencję. Izba jeszcze w bieżącym roku będzie musiała zmienić swój statut wyborczy, ze względu na zmianę okręgu izbowego, gdyż obecnie 20 radców izbowych, przydzielonych zostało do Izby Gdyńskiej z b. Izby Bydgoskiej dekretem Pana Ministra Przemysłu i Handlu, który to tryb powoływania radców w wypadku rozwiązania Izby i przydzielenia części jej okręgu do innej Izby, przewidziany jest ustawą.

Rząd Rzeczypospolitej przez zarządzenie, scalające północno-zachodnie ziemie w jeden samorząd gospodarczy z metropolą-Gdynią, dał wyraz niejednokrotnie ujawnionej opinji pomorskich sfer przemysłowo-handlowych, że ziemie te organicznie, gospodarczo i politycznie najściślej złączone są z polskiem morzem i jego suwerennym portem, który z natury rzeczy stanowi trzon gospodarczy tej dzielnicy. Zrealizowanie powyższej myśli przewodniej przy reorganizacji naszego samorządu gospodarczego ma nietylko znaczenie symboliczne, lecz także przedstawia ważkie momenty natury praktycznej, które programowo przez nasz samorząd powinny być urzeczywistniane. Mam tu na myśli konieczną inicjatorską działalność przemysłowca i kupca, zamieszkującego te dzielnice, który będąc odpowiednio kwalifikowany, posiada wszelkie możności koncentrowania się na Gdynię zwłaszcza w dziedzinie eksportu i importu. Zarówno przemysł rolniczo-hodowlany, który w tej połaci kraju wykazuje wysoki stopień rozwojowy, jakoteż i przemysł przetwórczy predystynowany jest do eksportu drogą morską, wskutek łatwości i taniości komunikacyjnej z portem, oraz z uwagi na wyrobione stosunki na zamorskich rynkach odbiorczych: w obwodzie Izby Gdyńskiej znajduje się 12 bekoniarni, przedstawiających produkcję roczną eksportową 33½% ogóln. polskiego eksportu; jako basen produkcji masła przedstawiał nasz obwód w latach konjunkturalnych około 25% w ogólnym eksporcie tego artykułu. To samo dotyczy produkcji ziemniaków i makuchów, trzody żywej i bitej i t. d. W dziale przemysłu przetwórczego wysuwa się na pierwsze miejsce przemysł drzewny, przemysł maszyn i narzędzi rolniczych, przemysł odlewniczy, przemysł chemiczny i przemysł młynarski, ostatni stanowiący ponad 25% ogólnego eksportu.

O ile chodzi o import, to naturalnem miejscem dla koncentracji handlu hurtowego artykułami kolonjalnemi, owocami południowemi jest port, gdzie odpowiednia organizacja mogłaby zaopatrywać cały handel okręgu w te artykuły. To samo dotyczy koncentracji handlu śledziami, rybami morskiemi, uzyskiwanemi zarówno z własnych połowów, jak i z importowanych: wreszcie dla handlu pomorskiego samo miasto Gdynia przedstawia znamienity teren pracy kupieckiej, która w pierwszym rzędzie powinna być wykorzystana przez handel rodzimy. Handel ten przy odpowiedniej organizacji skupu wszelkich artykułów zapotrzebowania ciągle rozrastającego się miasta i portu Gdyni, winien walnie przyczyniać się do uprzemysłowienia tego ośrodka.

W ten sposób skoordynowany i skoncentrowany wysiłek wszystkich warsztatów pracy w rejonie Izby Gdyńskiej przy rozwoju miasta portowego i portu stworzy dla nich z Gdyni ośrodek zainteresowań nietylko z punktu widzenia pracy na odcinku społeczno-gospodarczym, lecz także na odcinku praktycznych i to dodatnich wyników dla kapitalizacji i wzmocnienia rodzimego stanu posiadania. Że naturalnie odpowiednie praktyczne nastawienie się przemysłowca i kupca zaplecza Gdyni następować musi sukcesywnie przy przezwyciężaniu pewnych trudności natury organizacyjnej i finansowej, to jest jasne; skonstatować mogę jedynie ten fakt, że zrozumienie dla tej pracy w sferach przemysłowo-handlowych w okręgu Izby z miesiąca na miesiąc wzrasta, że niema dnia prawie, aby biuro Izby nie udzielało informacji placówkom gospodarczym okręgu o możliwościach pracy w porcie i mieście portowem i że każda inicjatywa, podjęta przez nasz samorząd w rzeczonym kierunku, zawsze znajduje posłuch i daleko idące zainteresowanie.

Jednem z aktualnych zadań w tym kierunku jest stworzenie podstaw dla ożywienia eksportu z okręgu Izby w celu wyeliminowania agentów zagranicznych, którymi z ko-

nieczności posługują się nasze przedsiębiorstwa przemysłowe eksportujące, opłacając im znaczne prowizje za lokowanie wyprodukowanych artykułów na rynkach zagranicznych.

Mam nadzieję, że przy dużem zainteresowaniu, z jakiem sprawa ta spotkała się już w kołach eksporterów, spedytorów i banków okręgu izbowego, będzie można zagadnienie rozwiązać i stworzyć dla popierania eksportu zamorskiego odpowiedni, a w porcie konieczny instrument handlowy. Prace Izby w dziedzinie informacyjnej, wskazywanie na możliwości, jakie daje dla przemysłowca i kupca praca w porcie i mieście portowem, przyczynią się niewątpliwie do tego, że scalenie okręgu gospodarczego ziem północno-zachodnich z Gdynią na czele, stanie się organizmem skonsolidowanym, wykazującym korzyści, które Gdynia czerpać będzie ze swego bezpośredniego zaplecza i na odwrót zaplecza z Gdyni.

Wychodząc z tych założeń, Izba Gdyńska ma przed sobą wiele ważkich i ciekawych zadań, których realizację przeprowadza wprawdzie automatycznie samo życie, niemniej jednak przy dzisiejszem tempie zjawisk gospodarczych, instytucja samorządu gospodarczego w mieście portowem, wskazywać winna linję rozwoju i postępu odnośnych prac w ten sposób, aby one stanowiły pewien określony program działalności gospodarczej.

W zrozumieniu tej misji Izba jako instytucja prawa publicznego, organizacja powołana do życia przez ustawę państwową i będąca pod bezpośrednim nadzorem Państwa, winna być emanacją sfer gospodarczych, zwłaszcza związków zawodowych i branżowych, istniejących w jej okręgu i, czerpiąc wiadomości z praktycznego życia i zjawisk gospodarczych, utrwalać wytyczne omawianych zadań gospodarczych i tak kierować ogólną opinję, aby nastawienia te uzyskiwały poparcie u czynnika urzędowego przy odnośnych decyzjach.

W tej programowej pracy Izba będzie analizować wszelkie sugustje, płynące z kół zainteresowanych w sprawie obciążeń sfer przemysłowo-handlowych świadczeniami publicznemi, aby te utrzymane były w praktycznie możliwych rozmiarach; musi baczyć, aby polityka kredytowa zarówno publicznych, jak i prywatnych instytucyj finansowych w dziedzinie inwestycyjnej, handlowej prowadzona była wprawdzie w sposób oględny, jednak z pewnym rozmachem gospodarczym, który jest nieodzownym wymogiem szczególnie w pracy portowej i w handlu morskim. Port bowiem bez nasilenia kapitałami. mija się ze swem przeznaczeniem. Mam tu na myśli konieczność zakładania banków w Gdyni, finansowania eskportu i importu. instalowania handlu portowego. Musimy pilnie baczyć, aby zarządzenia w odniesieniu do międzynarodowej wymiany towarowej funkcjonalnie tak przeprowadzane były, by umożliwiały sprawną pracę portu i nie były powodem do ucieczki ładunków do innych portów. Organizacja rzeczoznawstwa portowego. giełdy towarowej, hal aukcyjnych, uregulowania sprawy odpowiedniej eksploatacji strefy wolnocłowej i magazynów portowych i w związku z tem usprawnienie administracji portu są zagadnieniami, które stanowią przedmiot prac i studjów Izby i kolejno będą proponowane czynnikowi urzędowemu. Sprawy te jakkolwiek ściśle portowe, zazębiają się, jak wyżej wspomniałem, tak bardzo z interesami kupca i przemysłowca zaplecza, że wspólny wysiłek nad budową naszego posterunku morskiego, może go tak umocnić, że żadne zakusy i ataki nie będą go wstanie poruszyć.

PRACA GDYNI W ROKU 1933.

Niezależnie od artykułów, które zarówno w tym, jak i w następnych numerach Biuletynu Informacyjnego poświęcone będą pracy naszego portu w roku ubiegłym, w celu możliwie wszechstronnego naświetlenia charakteru tej pracy, jej dotychczasowych wyników oraz problemów, warunkujących dalszy rozwój portu, pragniemy omawianie poszczególnych dziedzin działalności portu poprzedzić kilku uwagami ogólnemi.

Opierając się na stwierdzeniu pełnej żywotności młodego organizmu portowego, nie odczuwaliśmy, przy ocenie pracy portu gdyńskiego za rok 1932, pomimo pewnego spadku jego obrotów, jakiejkolwiek obawy o jego dalszy rozwój. Przeświadczenie to o pomyślnym rozwoju działalności portu w przyszłości znalazło obecnie całkowite usprawiedliwienie w cyfrowym obrazie przeładunków portowych za rok 1933.

Cyfra 6.207.736 ton, składająca się z importu w wysokości 870.704 ton i eksportu w ilości ogólnej 5.235.162 ton, oraz obrotu żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej w ilości 101.870 ton, daje nam istotnie wspaniały obraz działalności i rozwoju portu.

W z r o s t przeładunku o miljon ton w porównaniu z rokiem 1932, to dostateczny powód do głębokiego ukontentowania tych wszystkich czynników i sfer, które portem administrują i uczestniczą w jego eksploatacji. Uczucie takie jest tembardziej usprawiedliwione, iż wzrost wydajności pracy portowej conajmniej uważany być może jako wy-

nik polepszenia naszej wewnętrznej sytuacji gospodarczej. Wprawdzie wzrost importu surowców dla przemysłu metalurgicznego i włókienniczego został spowodowany ożywieniem ich działalności produkcyjnych, osiągnięta jednak dzięki temu zwyżka przeładunku nie miała decydującego wpływu na wzmiankowany już, a tak poważny, wzrost działalności portu. Także w eksporcie możliwości rozszerzenia naszej ekspansji były w wysokim stopniu skrępowane znanemi powszechnie zakazami przywozu, kontyngentami, reglementacją, restrykcjami dewizowemi, barjerami celnemi, jednem słowem, wszędzie obecnie stosowanemi, metodami kryzysowej polityki gospodarczej. To też owe świetne wyniki pracy portu gdyńskiego uważać należy głównie za rezultat stopniowej realizacji zasad naszej polityki morskiej, tak przez czynniki rządowe, jak również przez sfery gospodarcze.

Wyrazem tych tendencyj ze strony władz państwowych jest nieprzerwana akcja rozbudowy portu, utrzymanie kursu morskiej polityki preferencyjnej i dążenie do usprawnienia administracji portowej. Szerokie sfery gospodarcze nadały również swoim zainteresowaniom dla spraw morskich konkretne formy. Jest to nietylko zrozumienie dla ważności posiadania własnego portu i korzyści, wynikających z jego usług. ale zarazem poważna reorganizacja handlu w kierunku przestawienia go na właściwą drogę, to jest na drogę morską.

Wzrost importu o 100%, (1932 r. — 432.880 ton) do czego przyczynił się także zwiększony przywóz artykułów kolonjalnych, owoców, skór, śledzi, połączony był z częściowem przerzuceniem punktu ciężkości w handlu temi artykułami ze wszystkich stron kraju do Gdyni, jako do najodpowiedniejszego punktu operacyjnego dla organizacyj bezpośredniego importu, konsygnacji towarów i hurtowej dystrybucji. Rok 1933, to początek powstawania poważnego handlu portowego i wznowienia poważnych inwestycyj kapitału prywatnego na terenie portu w zakresie budowy magazynów. Rok ten był jednocześnie okresem intensywnego badania i ustalania przez samorząd gospodarczy zasad dla wielkich organizacyj handlowych, jak aukcje owoców, towarów kolonjalnych, skór oraz stworzenie niezbędnych dla handlu portowego pomocy w formie klasyfikacji towarów, rozbudowy instytucji rzeczoznawców portowych, tworzenia podstaw dla arbitrażu oraz zainteresowania banków problemem finansowania handlu portowego. Jednocześnie zaznaczył się rok 1933 realną akcją aparatu handlowego w kierunku dostosowania się do zmienionych warunków gospodarczych, wymagających daleko posuniętej redukcji ceny za usługi i przeciwstawienia się niewyczerpanej konkurencji portów obcych przez usprawnienie swej pracy i odpowiednią propagandę.

Jeśli chodzi o korzyści, jakich spodziewano się w pewnych kołach dla portu po przewrocie politycznym w Niemczech, to podkreślić należy, że gospodarcze sfery portowe najmniej ulegały tym złudzeniom, rozumiejąc, że o pozyskaniu klienta decydują nietyle sentymenty polityczne, ile przedewszystkiem dokładna kalkulacja kupiecka. Wiernemu trzymaniu się tej zasady przypisać należy znaczny wzrost wpływów portu gdyńskiego w zapleczu czechosłowackiem, rumuńskiem, a w pewnej mierze także węgierskiem.

Wysiłek, a nawet ofiary portowych sfer gospodarczych dla zwiększenia obrotów portu gdyńskiego w roku 1933 zasługują na chlubną kartę w historji jego rozwoju.

Oddając się uczuciom radości z powodu rekordu pracy portu gdyńskiego w roku 1933, nie chcemy jednak wywoływać wrażenia, że problemy i zagadnienia, dotyczące dalszego jego rozwoju, zostały już definitywnie rozwiązane. Wprost przeciwnie. Problemy te zostały zapoczątkowane i tylko część z nich znajduje się w stadjum realizacji. Rozwiązania wymaga jeszcze problem bankowy dla Gdyni, sprawa eksploatacji wolnej strefy oraz magazynów portowych i dalszej ich budowy, rozwoju naszych linij regularnych, dalsza rozbudowa organizacji wielk. handlu portowego także dla eksportu i szereg innych, ważnych i doniosłych spraw. Od ich należytego wyjaśnienia i pomyślnej realizacji zależeć będzie w dużej mierze dalszy rozwój naszego portu w roku bieżącym.

Gdy się podsumowuje pracę portu gdyńskiego, niepodobna przemilczeć innego doniosłego i niezmiernej wagi czynnika w naszem ogólnem życiu gospodarczem, mianowicie bilansu handlowego Polski za rok 1933. Rola Gdyni pod tym względem nie może być jeszcze dokładnie oceniona; jednak jeśli się zważy, że zgórą 60% naszego ogólnego eksportu (w r. 1933 — 960 mil. zł) idzie drogą morską, a z tych 60-ciu % na Gdynię przypada więcej niż połowa, to stanie się jasnem, do jakiego stopnia sprawne funkcjonowanie portu gdyńskiego leży w ogólno-państwowym interesie Polski.

Dodatnie saldo bilansu handlowego, wyrażające się za r. 1933 w sumie 132.629 tys. złotych, aczkolwiek nie pokrywa całkowicie potrzeb naszego bilansu płatniczego, decydującego jak wiadomo o stałości naszej waluty, tem niemniej odgrywa w tem zagadnieniu rolę niezmiernie doniosłą. Spadek salda bilansu handlowego w roku ubiegłym w porównaniu z latami 1932 (+ 222 miljony) i 1931 (+ 411 milj.), spowodowany został szeregiem trudności, na jakie eksport nasz był narażony, utrudnień, przyczyn których dopatrywać się należy w trwającym wciąż kryzysie światowym.

W tych warunkach organizacja eksportu i zdobywania nowych rynków zbytu dla produkcji polskiej nabiera znaczenia pierwszorzędnego. W roku, który się rozpoczyna, zadania sfer gospodarczych i czynników rządowych pod tym względem są doniosłości olbrzymiej. Ośrodkiem zaś pracy w tym kierunku musi być Gdynia. Dlatego też mówiąc o wynikach jej pracy w r. 1933 i kreśląc wytyczne na przyszłość koniecznem było powyższe uwagi o porcie gdyńskim połączyć, chociażby w krótkich słowach, z zagadnieniem naszego bilansu handlowego.

Józef Kawczyński.

TOWAROWE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1933.

Wynik pracy portu gdyńskiego za rok ubiegły to zwiastun lepszego jutra. Od chwili swego powstawania port gdyński w rozwoju swym szedł naprzód, osiągając coraz to większe sukcesy w znojnych niekiedy poczynaniach na morzu. Bilans pracy roku ubiegłego jest tego jaskrawym i dobitnym dowodem. Po kilku bowiem zaledwie latach pracy, port gdyński osiągnął w 1933 roku 6.207.736 t., dzięki czemu zajął pierwsze miejsce wśród portów na całym Bałtyku. Brak narazie ścisłych danych co do portów europejskich nie pozwala ustalić miejsca, jakie zajął wśród nich port gdyński. Z dotychczasowych jednak obserwacyj życia w portach europejskich, czy światowych można z całą pewnością wnioskować, że Gdynia przesunęła się znowu na wyższy szczebel tabeli portów, idąc przebojem poprzez ogarniającą świat cały depresję gospodarczą.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego, wyrażające się rekordową liczbą 6.207.736 ton, obejmują obroty towarowe zamorskie — 6.105.866 t, obroty towarowe z wnętrzem kraju drogą wodną — 89.433 t oraz obroty towarowe przybrzeżne a właściwie obroty z W. M. Gdańskiem drogą wodną — 12.437 t.

Mimo, że rok 1933 wykazuje wzrost wszystkich trzech składników, obrotów towarowych portu, to jednak dominującą rolę odgrywają obroty towarowe z zamorzem, stanowiąc więcej niż 98% sumy ogólnej.

W porównaniu z r. 1932 rok ubiegły wykazuje wzrost prawie o 1 miljon ton. Z całkowitej sumy obrotów towarowych zamorskich 870.704 t. przypada na przywóz, co w zestawieniu z r. 1932 wyraża się zwyżką 100% i 5.235.162 t — na wywóz, stanowiący zwyżkę o 473.762 t czyli o ca 10%. Obserwuje się tu pewna nierównomierność wzrostu wśród obu pozycyj: przywozu i wywozu, co jednak dla życia i znaczenia portu nie jest rzeczą niepomyślną.

Najplastyczniej przedstawiają poruszone kwestje poniższe zestawienia najważniejszych ogólnych liczb przywozu i wywozu zamorskiego, obejmujące poszczególne pozycje towarowe z przyrównaniem ich do odnośnych pozycyj roku 1932.

A. Przywóz (w tonach)

Nazwa towaru	Rok 1933	Rok 1932
ryż surowy	53.798	44.755
owoce świeże	25.525	18.901
owoce suszone	5.366	3.705
orzechy i migdały	2.449	192
korzenie	941	357
kawa	8.420	2.491
kakao	6.369	3.583
herbata	1.048	872
tytoń	4.945	5.231
śledzie	20.635	8.289
napoje alkoholowe	207	303
ryby	483	180
fosforyty	39.564	17.402
żużle Thomasa	44.997	46.416
jelita	476	731
tłuszcze zwierzęce surowe	12.292	1.197
tran	1.228	187
skóry	16.630	8.641
nasiona i surowce oleiste	46.606	19.368
żywica	4.603	487
asfalt	1.845	62
kauczuk	3.755	2.325
wyroby gumowe	548	848
tłuszcze i oleje roślinne	1.531	635
garbniki	10.406	2.691
glinka farbiarska	309	266
rudy żelazne i inne	32.334	30.858
piryty	43.026	27.529
metale różne	3.596	518
złom żelazny	320.809	123.907
miedź	6.975	1.835
wyroby stalowe i żelazne	2.081	1.790
maszyny, aparaty i części	1.281	1.556
samochody, motocykle i części	615	671
celuloza	7.057	2.434
papier	8.211	6.636
bawełna	77.733	26.839
wełna	15.370	5.083
juta	11.768	4.654
len, konopie, sizal i inne	686	426
armaty	3.258	258
różne	20.918	7.783
Razem:	870.704	432.888

Analizując bliżej główniejsze pozycje przywozu, należy stwierdzić, iż wzrost ich obejmuje tak surowce zamorskie, importowane dla potrzeb przemysłu krajowego, jak i gotowe fabrykaty lub półfabrykaty zagraniczne, których Polska nie produkuje, lub nie

posiada. Zaledwie znikoma ilość artykułów jak wynika z powyższego zestawienia, wykazuje spadek lub utrzymanie się w normach z r. 1932.

Import ryżu surowego, osiągając w r. 1933 liczbę 33.798 t jest wprawdzie większy niż w r. 1932 o 11.043 t, to jednak nie osiągnął poziomu z r. 1931, wynoszącego rekordową dotychczas liczbę przywozu dla tego towaru (73.286 t.). Nastąpiło to w dalszym ciągu skutkiem obniżenia się konsumcji ryżu tak na rynku krajowym, jak i tych państw, które dotychczas są stałymi odbiorcami gdyńskich łuszczarni ryżu.

Pomyślnie ukształtował się import owoców świeżych. Ogólna suma importu w r. 1933 wynosi 25.525 t wobec 18.901 t w r. 1932 i 238 t. w r. 1931. Na korzystne ukształtowanie się importu tych towarów, zapoczątkowanego dwa lata temu, wpłynęły w dużym stopniu morskie cła preferencyjne, zainstalowanie odpowiednich urządzeń dla składowania owoców w porcie, a także zorganizowanie aukcyj owocowych. Stworzenie przeto tego aparatu handlowego w Gdyni uczyniło zeń ośrodek dla handlu owocami, dowożonemi nietylko dla potrzeb własnego kraju, lecz także potrzeb zaplecza portowego. Jednym z etapów, ugruntowujących handel owocami świeżemi w porcie gdyńskim, było utworzenie kilku dojrzewalni bananów, co wpłynęło na zmniejszenie się cen ich na rynku krajowym i zwiększenie się tem samem konsumcji tego artykułu.

Dwa i pół razy większy wzrost wykazuje przywóz śledzi w zestawieniu z rokiem 1932. W ogólnej liczbie przywiezionych śledzi znajdują się również śledzie z własnych dalekomorskich połowów. Wzrost przywozu śledzi tłumaczyć się daje przesunięciem importu z dróg via Hamburg i Szczecin na Gdynię oraz większem zainteresowaniem się tym artykułem ze strony Czechosłowacji.

Więcej niż 100% wzrostu wykazuje w r. 1933 przywóz fosforytów na skutek ożywienia się krajowej fabrykacji superfosfatów.

W dziedzinie tłuszczów osiągnięte zostały dość poważne rezultaty: import tłuszczów zwierzęcych surowych osiągnął liczbę 12.292 t, wobec 1.197 t w r. 1932.

Artykułami odgrywającemi już znaczną rolę w porcie gdyńskim są surowce garbarskie — skóry oraz garbniki. Import skór zapoczątkowany został w r. 1932 dzięki usilnym staraniom ze strony polskich przemysłowców garbarskich, którzy już na konferencji w Londynie poczynili pierwsze kroki w kierunku uznania Gdyni jako miejsca arbitrażowego dla skór. Import skór zwiększył się w r. 1933 prawie o 100% w porównaniu z rokiem 1932. Ze wzrostem importu skór wzrósł również przywóz garbników jako artykułu ściśle związanego z wyprawą surowca skórzanego.

Import nasion i surowców oleistych zwiększył się 2½ razy w stosunku do r. 1932. Do tak znacznego wzrostu tych surowców przyczyniły się Zakłady Tłuszczowe i Olejarskie „Union" w Gdyni, które po należytej rozbudowie fabryk w ciągu r. 1932 przystąpiły w r. 1933 do intensywnej pracy.

W związku z poprawą sytuacji w hutnictwie żelaznem oraz wyczerpaniem się surowców, na których jest ono oparte, nastąpiło w r. 1933 trzykrotne zwiększenie się importu złomu żelaznego, oraz pewne zwiększenie się rud żelaznych. Należy ponadto zaznaczyć, że oba te artykuły stanowią przedmiot tranzytu do Czechosłowacji i Węgier. Wzmożoną pracą w polskiem hutnictwie żelaznem, jak również zwiększoną fabrykacją kwasu siarkowego, tłumaczy się zwiększony o więcej niż półtorakroć import pirytów.

Pokaźny wzrost importu wykazują wszelkie surowce włókiennicze, a w pierwszym rzędzie bawełna, juta i wełna. Łączny import tych artykułów wyniósł w r. 1933 liczbę 106.080 t. wobec 37.002 t w r. 1932. Z ogólnej ilości surowców włókienniczych przypada na bawełnę — 77.733 t, jutę — 11.767 t, wełnę — 15.370 t. Resztę tego importu stanowią len, konopie, sizal i inne włókna. Import surowców włókienniczych stanowi największy może sukces w polityce portowej. Zdobyty on został potężnym wysiłkiem tak sfer portowych, jak i odpowiednich władz centralnych przy dostatecznem zrozumieniu wagi importu surowców włóknistych przez port gdyński ze strony przedstawicieli głównych centrów przemysłu włókienniczego w Polsce.

Z pozostałych artykułów przywozu na wzmiankę zasługują: owoce suszone (głównie rodzynki greckie i śliwki kalifornijskie), artykuły kolonjalne jak kawa, kakao, herbata i t. p., pokaźny wzrost wykazuje import żywicy, asfaltu i kauczuku. Duży wzrost wykazuje import miedzi oraz różnych metali, a następnie fińskiej celulozy i papieru, w celach reeksportu do krajów lewantyńskich i wreszcie szmat.

B. Eksport (w tonach)

Nazwa towaru	Rok 1933	Rok 1932
ryż wyłuszczony	2.680	5.650
mąka	194	481
mąka ryżowa	6.683	5.096
ziemniaki	1.163	6.733
warzywa	742	338
cukier	93.871	88.309
napoje alkoholowe	280	109
sól	3.713	3.928
bekony	38.263	31.878
wędliny	4.490	8.579
ptactwo bite	1.149	460
jaja	12.442	6.960
makuchy	17.176	5.018
mączka kostna	1.077	377
tłuszcze zwierzęce surowe	240	78

Nazwa towaru	Rok 1933	Rok 1932
skóry	668	86
deski i łaty	238.801	47.133
bale i słupy	12.399	40.886
klepki	889	1.228
dykty	3.073	22
meble gięte	1.403	137
wyroby z drzewa	1.169	145
nasiona	956	427
wyroby koszykarskie	242	144
cement	2.404	40
węgiel eksportowy	4.427.274	4.199.893
węgiel bunkrowy	180.867	152.266
koks	57.284	14.934
wyroby gumowe	138	747
sól potasowa	7.908	7.303
nawozy azotowe	23.804	47.870
biel cynkowa	1.109	222
cynk	10.929	10.943
blacha cynkowa	1.355	74
szyny kolejowe	26.012	18.122
wyroby stalowe i żelazne	1.333	1.778
rury żeliwne	1.737	629
celuloza	3.342	7.613
papier	8.615	3.903
książki i broszury	79	89
tkaniny	2.419	1.404
materjały pędne	10.180	—
różne	24.408	17.108
Razem:	5.235.162	4.761.400

Przy analizie eksportu za rok 1933 należy stwierdzić niejednolitość wzrostu poszczególnych pozycyj wywozowych. Podczas gdy w imporcie gros pozycyj wykazuje wzrost, to w eksporcie pewna ilość pozycyj towar. wykazuje wzrost, lecz również znaczna ilość towarów wykazuje poważny spadek. Jeśli weźmiemy pod rozwagę grupę artykułów spożywczych w wywozie, zwłaszcza artykułów spożywczych wysokowartościowych, to musimy w większości pozycyj stwierdzić spadek, prócz cukru, którego wywóz zwiększył się o 5.562 t, jaj, wykazujących wzrost wywozu prawie o 100% w porównaniu z r. 1932, ptactwa bitego oraz mąki ryżowej. Duży wzrost w wywozie zaobserwować się daje odnośnie makuchów. Ilość wywieziona w ciągu roku 1933 jest więcej, niż trzy razy większa od wywozu tego artykułu w r. 1932.

Na specjalną uwagę zasługuje grupa drzewa tartego okrągłego. Stanowi to niebywały sukces f-y drzewnej „Paged" w Gdyni, eksportującej drzewo tarte i okrągłe z polskich lasów państwowych. Drzewo to zyskało sobie na rynku angielskim, belgijskim i egipskim, doskonałą markę, rezultatem czego jest rekordowy wywóz desek i łat w ilości 238.801 t, wobec 47.133 t w r. 1932. Bale i słupy oraz klepki wykazują spadek w wywozie. Pocieszającym jest również objaw, że w r. 1933 nastąpił pokaźny wzrost wyrobów drzewnych: dykty — 3.073 t. wobec 22 t. w r. 1932, mebli giętych oraz innych wyrobów drzewnych po przeszło 1.000 ton wobec wywozu w r. 1932, nieprzekraczającego po 150 t.

Wywóz węgla i koksu wykazuje dalszy wzrost. W r. 1933 wywieziono na rynki zamorskie 4.427.274 t węgla i 57.284 t koksu, co w porównaniu z r. 1932 stanowi dla węgla wzrost o 227.381 t i dla koksu o 42.350 t. O ile chodzi o rynki zbytu, to węgiel w r. 1933 zdobywa sobie coraz większy zasięg niż to miało miejsce dotychczas, obejmuje bowiem już 22 rynki zamorskie.

Nowym artykułem, jaki się ukazał w eksporcie w r. 1933 są materjały pędne, wywiezione do Anglji i jej kolonij w ilości 10.180 t.

Niepomyślnie ułożył się eksport nawozów azotowych, produkcji krajowych fabryk w Mościcach i Chorzowie, wykazuje on spadek o ca. 50% w zestawieniu z wywozem 1932 roku.

Korzystnie ukształtowuje się w r. 1933 wywóz szyn kolejowych, osiągając nadwyżkę nad wywozem z r. 1932 o 7.890 t.

Pozostałe pozycje towarowe utrzymują się mniej więcej w normach z r. 1932.

W ten sposób przedstawia się ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego z zamorzem. Należy przytem zaznaczyć, że omówione zostałe towary, odgrywające w obrotach zamorskich portu rolę najważniejszą.

Obroty towarowe przybrzeżne oraz obroty z wnętrzem kraju drogą wodną, o których była wzmianka na początku, zostaną omówione oddzielnie.

Oceniając ogólne wyniki pracy portu gdyńskiego w roku 1933 możemy stwierdzić, iż zostały one zdobyte dzięki wielkim wysiłkom i spowodowały, po roku 1932 największej depresji, pewne odprężenie, wyrażone w liczbach, wyżej przedstawionych, a dobitnie ilustrujących osiągnięte rezultaty.

B. Koselnik.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1933

Rok 1933 przyniósł w handlu morskim pewne odprężenie, które objawiło się w zwiększonych przewozach na najważniejszych szlakach morskich (w Kanale Suezkim, w Kanale Kilońskim, w kierunku La Plata) oraz we wzroście obrotów ważniejszych portów kontynentu europejskiego. Porty włoskie i francuskie wykazały dość znaczny przyrost przeładunków, jak również porty północno-europejskie: Antwerpja, Rotterdam, Brema i Szczecin. Prawie we wszystkich większych portach kontynentu zaobserwować można by-

ło również wzrost frekwencji statków, wskazujący na pewne ożywienie w żegludze. Przyczyniła się do tego w dużej mierze szeroko zakrojona w roku ubiegłym akcja obniżki opłat portowych, przeprowadzona radykalnie w całym szeregu większych portów, szczególnie niemieckich. Akcja ta miała na celu odciążenie tak armatorów, jak i eksporterów oraz importerów w trudnym okresie gospodarczym, oraz przystosowanie opłat portowych do spadku cen i zmienionych warunków gospodarczych.

Mimo powyższych objawów poprawy w handlu morskim, nie wykazywała jednak żegluga międzynarodowa wyraźnych oznak polepszenia się warunków pracy. W okresie od czerwca 1932 r. do czerwca 1933 r. tonaż floty światowej zmniejszył się o 1.814.000 t, nie przynosząc jednak żadnego odprężenia na rynkach frachtowych i nadmiar tonażu był nadal powszechnem zjawiskiem. Demontaż statków przybrał poważne rozmiary i był zasadniczym powodem równoczesnego spadku tonażu unieruchomionego, który zmniejszył się z 15.000.000 t w czerwcu r. 1932 na 12.000.000 t w czerwcu 1933 r. W przemyśle budowy okrętów zaznaczył się silny wzrost zamówień w trzecim i czwartym kwartale ubiegłego roku, co wskazuje na tendencję do odnowienia flot i zastąpienia jednostek starych lub wycofanych.

Sytuacja na rynkach frachtowych kształtowała się nadal pod znakiem depresji. Była ona wynikiem dalszego spadku frachtów w żegludze trampowej, podczas gdy na linjach regularnych stawki frachtowe, szczególnie w drugiej połowie roku, wykazywały wyraźną tendencję do utrzymania się na tym samym poziomie.

W odniesieniu do żeglugi na Bałtyku, a specjalnie z portów polskich, stawki frachtowe wykazywały tendencję do stabilizacji, utrzymującej się jednak na bardzo niskim poziomie; nawet dość znaczne ożywienie, które dało się zauważyć kilkakrotnie w ciągu roku we frachtowaniu na rynku drzewnym i węglowym, nie spowodowało zwyżki stawek frachtowych.

Działalność polskiej floty handlowej w r. 1933 upłynęła pod znakiem dużej ruchliwości oraz przystosowania się do trudnych warunków gospodarczych.

W stanie polskiej floty handlowej nie zaszły w roku ubiegłym większe zmiany, i towarzystwa żeglugowe utrzymały naogół swój tonaż z r. 1932 za wyjątkiem „Żeglugi Polskiej", która sprzedała na rozbiórkę do Włoch s/s „Wartę" (4.200 T. D. W.) w drugiej połowie ubiegłego roku. W roku 1933 tendencja do modernizacji naszej floty i przystosowania jej do obecnych trudnych wymogów konkurencji znalazła swój wyraz w udzieleniu zamówienia na budowę jednego statku o nośności około 2.000 T. D. W. dla Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego oraz dwóch motorowców o pojemności około 15.000 ton dla Linji Gdynia—Ameryka.

Przewozy polskiej floty handlowej w roku 1933 (flot „Żeglugi Polskiej", „Polbrytu", „Polskarob" i Linji Gdynia—Ameryka) wyniosły, podług naszych prowizorycznych obliczeń*) ogółem około 860.000 ton towarów, z czego 702.000 t w eksporcie z Polski, 114.000 ton w imporcie do Polski oraz 44.000 t w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z latami ubiegłemi przewozy towarowe pod banderą polską w roku 1933 przedstawiały się w sposób następujący (w tonach):

	Ogólne przewozy	W eksporcie	W imporcie	W tranzycie
1929	660.394	422.572	195.170	42.652
1930	878.874	636.752	153.023	89.099
1931	1.091.792	884.388	135.074	72.330
1932	1.094.835	914.995	90.521	89.319
1933	860.000*)	702.000*)	114.000*)	44.000*)

Z zestawienia powyższego wynika, (cyfry prowizoryczne za r. 1933 ulec mogą jeszcze poprawkom o kilka względnie kilkanaście tysięcy ton), iż ogólne przewozy towarowe polskiej floty handlowej spadły w r. 1933 w porównaniu do roku 1932 o około 21% i osiągnęły poziom z roku 1930. Największy spadek uwydatnił się procentowo w przewozach między portami zagranicznemi (w tranzycie), a ilościowo w eksporcie z portów polskich. Spadek ogólnych przewozów, jak również przewozów eksportowych i tranzytowych wywołany został częściowem unieruchomieniem w ostatnim kwartale ubiegłego roku floty trampowej „Żeglugi Polskiej". Wzrost przewozów w imporcie do Polski, które od roku 1929 wykazywały stały spadek, jest objawem bardzo korzystnym i wskazuje na zwiększoną atrakcyjność naszych linij regularnych.

Dla należytej oceny pracy naszej floty trampowej, niezbędnem jest skreślić kilka uwag o sytuacji ogólnej w międzynarodowej żegludze trampowej.

Jedną z cech najbardziej charakterystycznych dla przemysłu transportów morskich w latach powojennych jest stopniowy upadek żeglugi trampowej przy równoczesnym rozwoju żeglugi regularnej. Kryzys gospodarczy przyspieszył już zaobserwowany w pierwszych latach po wojnie proces przestawiania się flot poszczególnych państw morskich z żeglugi trampowej na regularną. W okresie od r. 1913 do r. 1933 liczba i tonaż trampów angielskich zmniejszyły się o przeszło 50%. Równocześnie ilość i tonaż statków, eksploatowanych w żegludze regularnej,

*) Dane Referatu Morskiego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, zestawione na podstawie sprawozdań miesięcznych. Cyfry orjentacyjne, które ulegną jeszcze pewnym poprawkom. W cyfrach tych nie są uwzględnione przewozy na linji Konstanza—Jaffa—Haifa.

wzrosły w Anglji o około 50%, a w innych krajach o 150% pod względem ilości statków i o 66% pod względem tonażu. Spadek frachtów morskich został w okresie obecnego kryzysu silniej zaakcentowany w dziedzinie żeglugi trampowej, niż na linjach żeglugi regularnej. To też na 12.000.000 ton, unieruchomionych obecnie w portach świata, około 75% przypada na trampy, a tylko 25% na statki żeglugi regularnej. Powyższa ciężka sytuacja w żegludze trampowej skłoniła większe państwa morskie, jak Włochy, Niemcy i Francję do wydatnego subsydjowania żeglugi trampowej. Nawet w Anglji, gdzie sfery żeglugowe dotychczas kategorycznie przeciwstawiały się wszelkim subsydjom w dziedzinie żeglugi, ostatnio, w związku z katastrofalną sytuacją, w jakiej znajduje się angielska flota trampowa, Izba Morska, na podstawie raportu Specjalnego Komitetu dla Żeglugi Trampowej, zaleciła rządowi „czasowe subsydjowanie" floty trampowej, o ile według uznania rządu środek ten okaże się konieczny i będzie mógł przynieść poprawę.

Na tle powyższej sytuacji w międzynarodowej żegludze trampowej, która odbiła się również na żegludze z naszych portów, słusznem było skierowanie wysiłków raczej w kierunku rozbudowy linji regularnych, gdzie zresztą część trampów „Żeglugi Polskiej" znalazła rentowne zatrudnienie.

Niskie stawki frachtowe z jednej strony i zbyt wysokie koszty eksploatacji statków, szczególnie ze względu na wysokie płace personelu nawigacyjnego z drugiej doprowadziły do uwiązania trampów „Żeglugi Polskiej", za wyjątkiem „Chorzowa" i „Tczewa".

W związku z powyższem ogólne obroty naszej floty handlowej w żegludze trampowej uległy w r. 1933 spadkowi o 1/3 w porównaniu z rokiem 1932, mimo dalszego wzrostu przewozów floty „Polskarob".

Przewozy w żegludze trampowej w roku 1933 (w tonach):

	ogółem	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
„Żegl. Polska"	153.734	115.343	23.300	15.091
„Polskarob"	462.458	448.069,5	—	14.388,5
	616.192	563.412,5	23.300	29.479,5

Przewozy w żegludze trampowej w poszczególnych latach:

	1930	1931	1932	1933
„Żegl. Polska"	535.807	563.607	458.081	153.734
„Polskarob"	251.456	402.107	458.178	462.458
	787.263	965.707	916.259	616.192

W żegludze regularnej, pomimo trudnych warunków gospodarczych sytuacja była naogół pomyślna. Linje regularne „Żeglugi Polskiej" do portów zachodnio-europejskich wykazały bardzo znaczny wzrost przewozów, dochodzących do 100% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe uruchomiło nową linję regularną pomiędzy Konstanzą, Haifą i Jaffą; w wyniku tego przy końcu roku sprawozdawczego było ogółem 7 linji regularnych, obsługiwanych przez naszą flotę handlową.

Przewozy na linjach regularnych przedstawiały się w r. 1933 następująco:

Przewozy na linjach regularnych w r. 1933*) (w tonach):

	ogółem	w eksporcie	w imporcie	w tranzycie
„Żegl. Polska"	138.002	64.032	58.919	15.051
„Polbryt"	96.097	68.423	27.674	—
Linja Gdynia—Ameryka	9.603	5.680	3.923	—
	243.702	138.135	90.516	15.051

Przewozy na linjach regularnych w poszczególnych latach (w tonach):

	1930	1931	1932	1933*)
„Żegluga Polska"	22.108	24.351	78.675	138.002
„Polbryt"	63.207	97.752	92.916	96.097
P. T. T. O.	6.296	3.975	6.985	9.603
	91.611	126.078	178.576	243.702

Cyfry powyższe wskazują na stały rozwój naszych linji regularnych i coraz ważniejszą rolę, jaką odgrywają one w obsłudze naszego handlu morskiego.

Linje regularne „Żeglugi Polskiej", łączące porty polskie z Zachodem, wykazały w roku 1933 tak intensywne przewozy towarowe, iż przedsiębiorstwo zmuszone było charterować dodatkowe statki, których wynajęto około 30 w drugiem półroczu ubiegłego roku. Trampy, za wyjątkiem „Chorzowa" i „Tczewa" nie mogły być dla ruchu tego użyte, ponieważ z powodów technicznych i ekonomicznych zupełnie się do tego celu nie nadawały. W roku sprawozdawczym przedsiębiorstwo weszło w porozumienie z linjami transoceanicznemi w Antwerpji i Rotterdamie, wprowadzając dzięki temu konosamenty bezpośrednie do wszystkich portów świata.

Przyczyniło się to do znacznego wzrostu przewozu drobnicy, około 75% której szło odtąd za konosamentami bezpośredniemi. Na linji bałtyckiej obroty nie wykazały natomiast wzrostu, ze względu na trudne warunki gospodarcze i kurczenie się handlu zagranicznego państw bałtyckich.

Stawki frachtowe na linjach regularnych utrzymały się na tym samym poziomie, co w r. 1932, wykazując nawet dla niektórych artykułów lekką poprawę.

Konkurencja na linjach zachodnio-europejskich była nadal silną, jednak w porównaniu z rokiem ubiegłym licytacja frachtów „in minus" nie miała już przeważnie tak ostrego przebiegu jak przedtem. Linje konkurujące zdołały bowiem wyeliminować poczynania

*) W cyfrach tych nie są uwzględnione przewozy towarowe na linji Konstanza-Haiffa-Jaffa.

pewnych załadowców, którzy wygrywając jedną linję przeciwko drugiej, osiągali nieracjonalnie niskie stawki ze szkodą dla rentowności żeglugi z naszych portów.

Na linjach regularnych do Anglji przewozy wzrosły nieco ilościowo w porównaniu z rokiem poprzednim. W wywozie zaznaczył się wprawdzie pewien spadek ładunków, wywołany ograniczeniami kontyngentowemi w Anglji, został jednak z nadwyżką skompensowany przez wzrost przewozów w imporcie. Charakterystycznem było zwiększenie się przewozów drobnicy tak w eksporcie jak i w imporcie. Stawki frachtowe nie wykazywały większych wahań.

Linja regularna P. T. T. O. do Ameryki wykazała dalszy wzrost ogólnych przewozów towarowych, dzięki zwiększeniu się eksportu. W imporcie z Ameryki nastąpił pewien spadek, co pozostaje w związku ze zmienioną tendencją naszego handlu ze Stanami Zjednoczonemi. Przewozy pasażerskie zmniejszyły się w porównaniu do roku poprzedniego, wykazując spadek przejazdów z Ameryki do Europy, na skutek osłabnięcia ruchu reemigracyjnego oraz turystycznego. Imprezy wycieczkowe P. T. T. O. cieszyły się natomiast znacznie większą frekwencją niż w latach ubiegłych i zdobyły już w całym kraju popularność wśród szerokich kół społeczeństwa, dzięki dobrej organizacji i przystępnym cenom.

Na podkreślenie zasługuje również otwarcie linji regularnej na wodach obcych, na trasie Konstanza—Haiffa—Jaffa, dla obsługi coraz bardziej wzmagającego się ruchu pomiędzy Polską a krajami Bliskiego Wschodu. Linja ta, sądząc po kilku miesiącach eksploatacji, może w przyszłości dorównać ruchowi towarowemu i pasażerskiemu na linji do Ameryki, a nawet go przewyższyć.

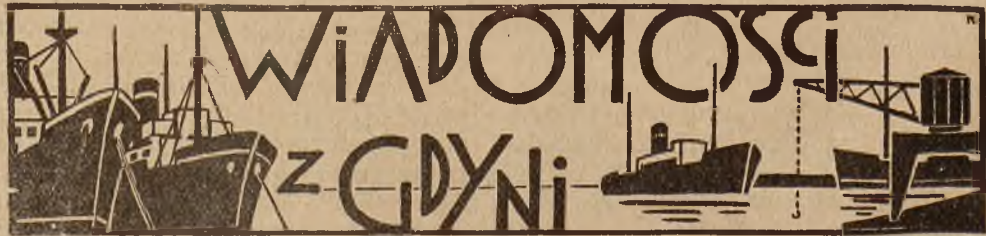
Trudna sytuacja w żegludze trampowej na Bałtyku nie odbiła się na działalności floty trampowej „Polskarob", która w roku sprawozdawczym utrzymała swe przewozy na tym samym poziomie co w roku 1932, wykazując nawet pewien wzrost — o około 10.000 ton. Pod względem ilości dokonanych przewozów flota „Polskarob" wybiła się na pierwsze miejsce z pośród polskich towarzystw żeglugowych. W porównaniu z rokiem 1932 przewieziono na statkach „Polskarob" do poszczególnych krajów następujące ilości węgla:

	1933	1932
Szwecji	227.268,5	286.076,5
Norwegji	171.170,5	149.590,5
Holandji	31.966,5	5.255
Danji	16.854	29.166
Francji	—	2.830
Belgji	12.008,5	3.260
Irlandji	3.189	—
	462.458	458.178

Przewozy między portami zagranicznemi wzrosły bardzo znacznie w roku sprawozdawczym, wynosząc 14.388,5 ton w roku 1933, wobec 5.450 ton w roku 1932.

Przy ogólnej ocenie działalności naszej floty handlowej w r. 1933 podkreślić należy, iż nosiła ona powszechne w dobie obecnej cechy, charakteryzujące przemysł transportów morskich: silnie uwydatnione w roku sprawozdawczym tendencje do modernizacji floty, unieruchomienie statków nierentownych w eksploatacji, szczególnie w żegludze trampowej i pełne wykorzystanie linji regularnych, przy dążności do jaknajwiększego ich usprawnienia. Dzięki tej polityce flota nasza będzie mogła pomyślnie przetrwać obecny kryzys w żegludze i zapewnić sobie należyty rozwój z chwilą poprawy stosunków gospodarczych. Dlatego też należy żywić nadzieję, iż skrystalizowane na podstawie doświadczeń z kilku lat ubiegłych wytyczne będą nadal konsekwentnie utrzymywane.

J. Kunert.



Z PRAC ZWIĄZKU IZB.

W dniu 14 grudnia ub. r. odbyło się plenarne posiedzenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, na którem omawiano następujące sprawy bieżące:

1. Sprawę wejścia w życie ustawy o ubezpieczeniu społecznem.
2. Sprawę uprawnień osób ubezpieczonych oraz korzystających ze świadczeń na zasadzie dotychczas obowiązujących ustaw o ubezpieczeniu od wypadków.
3. Sprawę uprawnień osób, które były ubezpieczone na zasadzie dotychczas obowiązujących ustaw o ubezpieczeniu na wypadek inwalidztwa, śmierci i na starość.
4. Sprawę wykonania artykułu 223 ustawy o ubezpieczeniu społecznem.
5. Sprawę uchylenia grup zarobkowych w ubezpieczeniu pracowników umysłowych.
6. Sprawę nowelizacji ustawy o giełdach.
7. Sprawę zaświadczeń Izb na rzecz Funduszu Pracy.

8. Sprawę współpracy Izb z organizacją „Wystawy-Pociągu".

W związku z tem odbyła się w dniu 15-go grudnia ub. r. specjalna konferencja Prezesów Izb. w celu ustalenia programu delegacji Prezesów Izb Przemysłowo-Handlowych do Pana Ministra Przemysłu i Handlu. Delegacja została przyjęta w tymże dniu przez Pana Ministra. Przedłożyła ona memorjał w sprawie akcji eksportowej, prowadzonej przez Izby Przemysłowo-Handlowe. Ponadto omówiona została sprawa podziału dodatku do cen świadectw przemysłowych między Izby Przemysłowo-Handlowe a Izby Rzemieślnicze oraz wprowadzenie w życie ustawy scaleniowej w przedmiocie ubezpieczeń społecznych.

Izbę naszą reprezentował p. Prezes Inż. Napoleon Korzón.

Z PRAC IZBY.

W dniu 2 bm. odbyła się w Izbie pod przewodnictwem p. prezesa Inż. Korzona konferencja w sprawie importu bawełny i eksploatacji magazynów bawełnianych przy udziale zainteresowanych firm portowych oraz przedstawiciela Banku Gospodarstwa Krajowego. Po szczegółowem omówieniu sprawy ustalono, że zagadnienie eksploatacji magazynów bawełnianych łączy się z ogólnem zagadnieniem eksploatacji magazynów portowych i postanowiono odnośnym podaniom nadać szerszy zakres: równocześnie uznano za konieczne porozumieć się w sprawie eksploatacji magazynów bawełnianych z przemysłem włókienniczym.

W dniu 8 bm. odbyło się pod przewodnictwem p. Dyr. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby, podczas którego omówiono projekt rozporządzenia o środkach bezpieczeństwa na statkach węglowych. Szczególną uwagę poświęcono zagadnieniu eksploatacji wolnej strefy. Stosownie do postanowienia Komisji będzie ta sprawa przedmiotem dalszych studjów Izby gdyńskiej. Niezależnie od tego Prezes Komisji Dyr. Rummel podjął się opracowania w najbliższym czasie referatu o zasadach administracji w portach wogóle, a w wolnych strefach w szczególności.

W dniu 11 bm. pod przewodnictwem p. Prezesa Izby Inż. N. Korzóna odbyło się posiedzenie Izby poświęcone sprawom organizacyjnym Izby, m. in. w związku z przejęciem agend zlikwidowanej Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, na miejscu której otworzona została ekspozytura naszej Izby: kierownictwo tej ekspozytury obejmuje wicedyrektor Izby p. Marcin Cieśliński.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1933 R.

Ostatni miesiąc roku ubiegłego wykazał w zamorskich obrotach towarowych pewien spadek w stosunku do listopada. Spadek ten odnosi się tak do importu jak i eksportu, przyczem cyfra importu obniżyła się o 19.549 ton i — eksportu o 67.900 ton. Ogólny zatem obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawsiącu sprawozdawczym 535.336 t, podczas gdy w listopadzie roku ubiegłego ten sam obrót wynosił 622.785 ton.

Ciekawym ewenementem jest fakt, że obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawczym są o 2.054 t mniejsze niż w grudniu roku 1932.

Na obniżenie się importu złożył się spadek całego szeregu towarów wysokowartościowych, co tłumaczy się normalną sytuacją pod tym względem w miesiącach zimowych. Obniżyły się w pierwszym rzędzie cyfry takich towarów, jak owoce suszone — 609 t (1.399 t), orzechy i migdały — 113 t (1.366 t), korzenie — 109 t (213 t), kawa, kakao, herbata — 558 t (1.081 t), śledzie — 2.402 t (3.442 t), tłuszcze zwierzęce surowe — 983 t (2.476 t), miedź — 804 t (1.139 t), juta — 810 t (1.619 t), itp. Wykazały spadek również niektóre towary masowe jak fosforyty—5.825 t (11.187 t), i nasiona oleiste — 3.373 t (4.555 t).

Największy spadek z pośród towarów masowych stałych wykazał złom żelazny, obniżając swą pozycję prawie o 50%. Natomiast nieliczne towary masowe wykazały w imporcie wzrost. Należą do nich rudy żelazne 1.057 t (80 t), celuloza — 1.433 t (506 t), papa, tektura i papier — 1.252 t (664 t), bawełna 8.366 t (7.669 t) i owoce południowe jako artykuł sezonowy — 4.313 t (2.913 t). Nowością w obrotach portu gdyńskiego było ukazanie się poraz pierwszy transportu rud manganowych rosyjskich, przywiezionych z czarnomorskiego portu Poti w ilości 7.824 t. Pozostałe towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego.

Spadek eksportu spowodowało obniżenie się w pierwszym rzędzie artykułów masowych, jak węgiel — 401.931 t (454.974 t), węgiel bunkrowy — 11.360 t (18.934 t), koks — 3.320 t (10.540 t), deski i łaty — 12.864 t (14.235 t), nawozy azotowe — 2.858 t (4.823 t). Zwyżkę natomiast wykazały: makuchy — 4.065 t (1.449 t), szyny kolejowe — 1.844 t. (1.540 t) i papa, tektura i papier — 2.351 t (866 t.) Pojawiły się ponownie w miesiącu sprawozdawczym takie towary jak: bale i słupy — 2.031 t i materjały pędne — 1.700 t. Inne towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego względnie wykazały spadek nieznaczny.

Szczegółowe dane o obrocie towarowym zamorskim w grudniu r. ubiegłego ilustruje poniższe zestawienie:

Import	w tonach
ryż surowy	1
owoce świeże	4.313
owoce suszone	609
orzechy i migdały	113

korzenie	109
kawa, kakao, herbata	538
tytoń	342
napoje alkoholowe	40
śledzie	2.402
fosforyty	5.825
sadze	148
tłuszcze zwierzęce surowe	983
skóry	2.343
nasiona oleiste różne	3.373
oleje i smary	155
żywica	235
kauczuk	538
wyroby gumowe	7
tłuszcze i oleje roślinne	269
asfalt	100
garbniki	1.158
farby	12
ruda żelazna	1.057
ruda manganowa	7.824
piryty	2.952
złom żelazny	17.940
miedź	804
cyna	2
metale różne	902
wyroby stalowe i żelazne	418
maszyny, aparaty i części	96
szmaty	257
celuloza	1.433
papa, tektura, papier	1.252
bawełna	8.366
juta	810
len, konopie, sizal i t. d.	76
wełna	1.456
różne	2.130
Razem	71.448

Eksport	w tonach
ryż	10
mąka ryżowa	450
cukier	6.370
napoje alkoholowe	9
sól	173
bekony	1.997
wędliny	241
ptactwo bite	264
jaja	1.106
makuchy	4.065
kości i mączka kostna	60
skóry	9
deski i łaty	12.864
bale i słupy	2.031
wyroby z drzewa	159
dykty	802
meble gięte	110
wyroby koszykarskie	2
węgiel eksportowy	401.931
węgiel bunkrowy	11.360
koks	3.320
materjały pędne	1.700
sól potasowa	737
nawozy azotowe	2.858
soda	302
karbid	241
salmiak	12
biel cynkowa	182
szyny kolejowe	1.844
wyroby stalowe i żelazne	358
cynk	791
blacha cynkowa	181
celuloza	308
papa, tektura, papier	2.351
bawełna	26
materjały i wyroby włókniste	357
różne	3.907
Razem	463.888

W miesiącu sprawozdawczym wykazał spadek również ruch statków. Skurczenie nastąpiło tak pod względem ilości jak i tonażu statków. Zawinęło do portu zatem 370 statków o pojemności 314.682 t. r. .n, wyszło natomiast 367 statków o tonażu 308.746 t. r. n. Stanowi to spadek o 40 statków o tonażu 20.641 t. r. n. na wejściu i o 47 statków o pojemn. 19.803 t. r. n. na wyjściu. Miesiąc grudzień r. ubiegłego pod względem ruchu statków jest nieco wyższy od grudnia roku 1932.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w grudniu wyniósł — 844,6; średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 40 i wreszcie średni postój statku 64,6 godzin.

Ruch statków ilustruje dokładnie poniższa tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	38	39.875	35	35.591
W. M. Gdańsk	2	1.493	2	1.493
Anglja	11	16.007	12	17.498
Czechosłowacja	3	665	2	442
Danja	46	29.510	47	30.678
Estonja	8	4.146	6	4.010
Finlandja	14	18.133	14	16.477
Francja	2	1.831	2	1.831
Grecja	3	6.831	2	4.396
Holandja	8	2.942	9	3.779
Kanada	—	—	1	3.282
Łotwa	5	4.979	9	10.025
Niemcy	69	56.662	69	52.443
Norwegja	31	24.146	30	24.571
St. Zjedn. Am.	8	25.525	7	22.398
Szwecja	122	81.939	120	80.032
	370	314.682	367	308.746

Kolejność handlu ukształtowała się w miesiącu sprawozdawczym w następującym porządku: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Polska, czwarte — Danja, piąte — Norwegja, szóste St. Zjedn. Am. itd.

Ruch pasażerski w grudniu ub. roku skurczył się poważnie. Ruch ten ograniczył się bowiem do przyjazdu 254 osób i wyjazdu 29 osób. Cały zatem ruch pasażerski osiągnął liczbę 283.

Z 254 pasażerów przyjechało 15 osób z Anglji, 12 — z Argentyny, 3 — z Belgji, 11 — z Danji, 4 — z Finlandji, 5 — z Holandji, 3 — z Niemiec, 198 — ze Stanów Zjedn. Am. i 3 — ze Szwecji. — Wyjechało ogółem 29 osób w tem 15 osób do Anglji, 1 — do Danji, 7 — do Estonji, 1 — do Finlandji, 4 — do St. Zjed. Am. oraz 1 — via Gdańsk.

PRACE PRZY ROZBUDOWIE PORTU W GRUDNIU 1933 R.

W zakresie robót budowlanych morskich w nabrzeżu Jugosłowiańskiem ustawiono skrzyń żelbetowych 220 mb.

Roboty czerpalne wykonywano w III basenie wewnętrznym i w wykopie pod skrzynie przyszłego nabrzeża w strefie wolnocłowej. Wyczerpano ogółem 30.213,62 m³ gruntu, z czego 26.707,89 m³ wyrefulowano na nabrzeże: Rumuńskie, Czechosłowackie i północno-wschodnie strefy wolnocłowej, torf zaś i muł w ilości 3.505,73 m³ wywieziono w morze.

W zakresie robót drogowych ułożono poręcze przy wiadukcie Nr. 2, zabetonowano warstwę wyrównawczą na jezdni.

Przy budowie magazynów portowych w magazynie bawełnianym Nr. 7 wykonano wszystkie roboty budowlane, za wyjątkiem ułożenia podłóg w 6 komorach, założenia kanalizacji i wodociągów wewnątrz budynku oraz pokrycie papą daszku nad rampą. Przystąpiono do zakładania oświetlenia elektrycznego.

W magazynie drobnicowym Nr. 8 wykończono budynki gospodarcze. Przystąpiono do robót ziemnych i gięcia żelaza.

Budowa magazynu „Pantarei“ została ukończona.

W nowym magazynie Tow. „Mewa“ wykańcza się część biurową.

Roboty przy budowie IV i V piętra Chłodni Portowej ukończono za wyjątkiem izolacji korkowej ścian IV piętra.

ORGANIZACJA DOSTAWY 1.500.000 T WĘGLA DLA KOLEI WŁOSKICH.

W dniu 11 bm. bawili w Gdyni przedstawiciele włoskich kolei państwowych w osobach pp. inż. Djovanni Davio, dr. Curiw Vanni oraz dr. inż. Benno Morpurgo w celu zaznajomienia się z warunkami przeładunku węgla w porcie gdyńskim. Wizyta ta stoi w związku z zawartą w grudniu ub. r. transakcją Polsko-Transatlantyckiego T-wa Okrętowego na budowę 2 statków transoceanicznych dla tego T-wa na stoczni włoskiej w Awutfalcone. Jak wiadomo, zapłata za te statki nastąpić ma pod postacią dostawy 1.500.000 ton węgla dla kolei włoskich z kopalń polskich. Węgiel z kopalń górnośląskich ma być transportowany do portów włoskich przez port w Gdyni, przyczem dostawa ma trwać 4 lata. Przed przyjazdem do Gdyni przedstawiciele kolei włoskich byli w Katowicach i zwiedzili kopalnie, które mają węgiel dostarczać.

PRZYJAZD DYREKTORA DEPARTAMENTU MORSKIEGO.

Dnia 11 bm. przyjechał z Warszawy do Gdyni i Gdańska w sprawach służbowych dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Leonard Możdżeński. P. Dyrektor przeprowadził inspekcję portu, Szkoły Morskiej oraz przedsiębiorstw żeglugowych w Gdyni. Pobyt p. Dyrektora Możdżeńskiego na wybrzeżu potrwał 2 dni.

STAN RYNKU FRACHTOWEGO W MIESIĄCU GRUDNIU 1933 R.

W porównaniu do miesięcy ubiegłych panował we frachtowaniu w miesiącu grudniu względny spokój, co tłumaczy się częściowo okresem świątecznym. Wobec znacznego zaoferowania tonażu oraz braku odpowiednich ładunków, zaznaczyła się tendencja zniżkowa stawek frachtowych.

Anglja. Zafrachtowano cały szereg statków pod ładunki drewna, z przeznaczeniem do portów wybrzeża wschodniego, głównie Londynu i Hull. Statki, ładujące do Hull, zabierały przeważnie ładunki mieszane, składające się z partji miękkiego i twardego drewna, drobnicy oraz zboża. Należy nadmienić, o większej ilości 100-tonowych partyj jęczmienia luzem, które wysłano do Hull i Londynu po stawce sh. 8/6 za 1000 kg. Zafrachtowano również dwie partje jęczmienia luzem, po ca 600 ton każda, do Kingslynn oraz Ipswich po stawce sh. 9/6 za tonnę. Partje te zostały załadowane w końcu miesiąca. Jako stawki orjentacyjne płacono w okresie sprawozdawczym, można podać do Hull sh. 29/— za std., do Londynu sh. 27/— na warunkach Baltwood net.

Należy wspomnieć następujące ładunki, wysłane z Gdyni: 2 ładunki kopalniaków do Szkocji, 2 ładunki DBB do Londynu, 1 ładunek DBB do Hull, 1 ładunek DBB do Tyne Dock oraz ładunek częściowy DBB do Southhampton. Partje powyższe zostały prawie wyłącznie załadowane na statki duńskie oraz łotewskie.

Holandja. W związku z wprowadzeniem przez rząd holenderski ograniczeń importu, eksport z Gdańska/Gdyni uległ dalszemu zmniejszeniu. Brak ładunków nawet dla statków linij regularnych dał się odczuć do tego stopnia, że statki niejednokrotnie musiały kompletować partjami, przeznaczonemi do portów belgijskich, przeważnie Antwerpji. Stawki frachtowe utrzymały się na dotychczasowym poziomie, tj. ca Hfl. 2,50 za tonę zboża ciężkiego luzem, oraz Hfl. 12,75 za std. DBB. Do portów holenderskich odprawiono

w ubiegłym miesiącu wyłącznie statki linij regularnych. Jedynie z Gdyni załadowano kilka drobnych partyj makuchów na statki motorowo-żaglowe.

Belgja. Panujące z początkiem miesiąca dość znaczne ożywienie w eksporcie do Belgji ustało w drugiej połowie miesiąca na skutek wprowadzenia ograniczeń importowych na zboże pochodzące z Polski. Ograniczenia te odbiły się ujemnie na frachtowaniu statków do Belgji, gdyż zboże luzem stanowiło zawsze główny ładunek. Od wszystkich eksporterów słyszy się użalania się na małe możliwości zbytu zboża do Belgji.

Stawki frachtowe utrzymały się na poprzednio notowanej wysokości sh. 4/— w złocie za tonę zboża ciężkiego z Gdańska/Gdyni do Antwerpji i sh. 20/— w złocie za cbm tartego drewna twardego.

Należy nadmienić o wysyłce z Gdyni jednego transportu DBB. z przeznaczeniem do Antwerpji, oraz większej ilości drobnych partyj makuchów.

Francja. Tak jak dotychczas, ekspedjowano i w grudniu do portów francuskich prawie wyłącznie statki linjowe.

Można wymienić pozatem kilka drobnych partyj całostatkowych DBB., które wysłano do małych portów prowincjonalnych, jak Quimper.

Danja. Możliwości zbytu towarów pochodzenia polskiego były przejściowo nieco lepsze i w związku z tem zafrachtowano większą ilość statków żaglowo-motorowych, oraz kilka statków parowych do duńskich portów prowincjonalnych. Tytułem przykładu można wymienić następujące notowania frachtowe:

Za partje zboża luzem, przeznaczone do jednego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus RM 5,— za 1000 kg, dto nie bardziej na północ od Aalborg RM 5,50 za 1000 kg. Za partje, przeznaczone do Limfjord Frederikshavn i Esbjerg, płacono RM 6,— przy tendencji zwyżkowej pod koniec miesiąca.

WOLNA STREFA CELNA W PORCIE GDYŃSKIM.

W dniu 15 stycznia br. gdyński Urząd Celny rozpoczął swe czynności w wolnej strefie, uruchamiając ten ważny dla rozwoju portu dział pracy.

Dostęp do wolnej strefy jest dopuszczalny tak dla pieszych jak i pojazdów kołowych tylko przez bramę główną przy ul. Stanów Zjednoczonych. Drugie wejście przeznaczone jest wyłącznie dla ruchu kolejowego.

OBNIŻENIE NIEKTÓRYCH OPŁAT BRZEGOWYCH.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 grudnia 1933 r. ogłoszonem w Dz. U. Nr. 3 z dnia 12 stycznia 1934 r. zniżone zostały opłaty brzegowego od żużli Thomasa i ziemniaków przez przeniesienie wymienionych towarów z grupy „B" (50 gr od tony) do grupy „A" (25 gr od tony).

Powyższe rozporządzenie obniża również o 50% opłaty brzegowe dla towarów przechodzących tranzytem morsko - lądowym przez port gdyński, które opłacały dotychczas 50 gr i wyżej od każdej przeładowanej tony.

Rozporządzenie powyższe wchodzi w życie z dniem 19 bm.

SPUSZCZENIE NA WODĘ NOWEGO STATKU „LECH".

Dnia 15. I. br. został spuszczony na wodę statek Polsko-Bryt. T-wa Okręt. s/s „Lech", będący w budowie na stoczni angielskiej w New Castle o/Tyne.

Budowa statku „Lech" jest jednym z etapów naszego programu morskiego, zmierzającego do odnowienia i modernizacji obecnego tonażu. Statek ten o nośności ok. 2000 t.d.w. przeznaczony jest dla linji Gdynia-Gdańsk-Londyn, na której uruchomiony zostanie po ukończeniu budowy na wiosnę br. Będzie on zaopatrzony w urządzenia dla pasażerów i zostanie wyposażony w ładownię-chłodnię, dla przewozu eksportowanych z Polski szybkopsujących się artykułów, jak: bekony, szynki i nabiał.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

RUCH STATKÓW I PRZEŁADUNEK W PORCIE GDAŃSKIM W R. 1933.

W ciągu roku 1933 zarejestrowano w porcie gdańskim na wejściu 4.278 statków o łącznej pojemności 2.762.616 n. t. r., co stanowi w porównaniu z rokiem 1932 zmniejszenie ilości statków o 360 sztuk, natomiast wzrost tonażu ogólnego o 12.205 n. r. t. Na wyjściu zarejestrowano 4.266 statków o łącznej pojemności 2.734.104, mniej niż w roku 1932 389 statków i 40.466 n. t. r.

Według prowizorycznych obliczeń za rok 1933 ogólny przeładunek towarów w porcie wyniósł 5.152.974 ton, z czego na przywóz przypada 493.167 ton, zaś na wywóz 4.659.807 ton. W porównaniu do roku 1932 przeładunek wykazał przy przywozie zwyżkę o 63.065 ton czyli o 15,2%, natomiast przy wywozie zniżkę o 388.141 ton, co stanowi 7,7%. Z tego zestawienia wynika, że ogólny przeładunek w porcie za rok 1933 był mniejszy od roku 1932 o 325.077 ton.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W GRUDNIU 1933 R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu grudnia ub. r. wyniósł 379.504 ton, z czego w przywozie — 45.970 t, i w wywozie 333.534 t. W porównaniu z miesiącem grudniem roku 1932 tak ilość towarów przywiezionych, jak i wywiezionych wykazała pewną zwyżkę, a więc przywieziono towarów o 3120 ton więcej (+ 7,3%) niż w tym samym miesiącu roku 1932, zaś wywieziono również więcej o 4230 ton (+6,8%). Z najbardziej charakterystycznych zmian przy przywozie zanotować wypada prawie trzykrotny wzrost przywozu fosforytów i tomasyny 13.238,8 t (w grudniu 1932 — 4.613 t) i węgla — 13.117,7 t (6.597,9 t), zmniejszeniu natomiast uległ przywóz **śledzi — 2.838 ton (10.892 ton)** czyli prawie czterokrotnie oraz garbników 232.9 ton (1.726,5 ton). Przy wywozie zasługują na uwagę zmiany następujące: wywóz drzewa wzrósł z 37665 ton w grudniu r. 1932 do 53280 ton czyli o zgórą 50%, oraz mąki pszennej i żytniej z 1349 ton do 2102 ton. Wywóz węgla utrzymał się niemal na tym samym poziomie — 405.862 ton (400.807 ton), zmniejszeniu natomiast uległ wywóz zboża 41,528 ton (47,925 ton), **cukru — 464,7 ton (2.474,7 ton), bekonów — 122,9 ton (189,8 ton)**, melasy — 54.4 ton (1.548,6 ton) i koksu 4.640 ton (7.261 ton).



POWAŻNY WZROST RUCHU W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

W roku 1933 zarejestrowano na wejściu w Szczecinie 8601 statków o łącznej pojemności 4,4 mil. n. t. r. w porównaniu do 7470 statków o pojemności 3,4 mil. n. t. r. w roku 1932. Stanowi więc to zwiększenie o blisko 30%. Ogólny obrót towarów (przywóz i wywóz) wyniósł w roku 1933 — 4,5 mil. ton (w roku 1932 — 3,3 mil., w roku 1913 — 6,2 mil. ton). W roku 1933 znacznie wzrósł przywóz węgla i koksu, jak również nawozów sztucznych, te ostatnie głównie poszły na skład. Wwóz masła spadł z 29.000 ton w roku 1932 do 19.000 ton w roku 1933. Wywóz zboża wyniósł w roku 1933 — 364.000 ton, co stanowi wzrost o 84% w porównaniu do roku poprzedniego (r. 1913 — 441.000 ton), przeważająca ilość zboża przefrachtowana została w Szczecinie do portów Reńskich dla zaopatrzenia w chleb zachodnich prowincyj Rzeszy Niemieckiej.

ROZWÓJ RUCHU W PORCIE KRÓLEWIECKIM.

Ruch statków w porcie królewieckim w ciągu roku 1933 uległ bardzo poważnemu wzmożeniu w porównaniu z szeregiem lat uprzednich i, co jest szczególnie godnym uwagi, przewyższył obrót z ostatniego roku przed wojną (1913) o 40%. Fakt ten uwidacznia się najwyraźniej z poniższej tabeli:

r. 1913	2002	statki o pojemn.	645.552 n. t. r.
r. 1930	1687	„ „ „	757.896 „
r. 1931	1477	„ „ „	655.276 „
r. 1932	1753	„ „ „	675.224 „
r. 1933	2053	„ „ „	923.570 „

Wzrost ruchu w porcie spowodowany jest w znacznej mierze ożywieniem, jakie się ostatnio daje zauważyć w wytwórniach celulozy w Królewcu i Tylzy. Wzrósł poważnie przywóz węgla (482.000 ton), papierówki, śledzi. W zakresie wywozu wzrosły ładunki drzewa do Anglji i Holandji, wywóz zboża nie wykazał natomiast ożywienia.

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI W ROKU 1933.

W ciągu roku 1933 zawinęło do portu w Antwerpji 9841 statków o pojemności 20.440.591 ton. W roku 1932 zawinęło do portu 9.407 statków o pojemności 19.666.678 ton. Wynika z tego, że rok ubiegły dał zwiększenie ruchu o 434 statki o łącznej pojemności 773.913 ton. Pod względem przynależności państwowej podział statków przedstawia się w sposób następujący: Anglja 3059 statków, Niemcy 2025, Holandja 1032, Norwegja 704, Francja 542, Szwecja 488, Belgja 439, Danja 475, Stany Zjednoczone A. P. 158, Grecja 136, Finlandja 115, Włochy 111, Japonja 70, Portugalja 69, **Polska 63**, Estonja 53, Brazylja 50, Łotwa 50, Rosja 32, Jugosławia 44, Panama 34, Hiszpanja 19, Wolne M. Gdańsk 10, Islanja 10, Egipt 9, Austrja 6, Rumunja 3, Chili 2, Litwa 2, Peru 2, Argentyna 2, Palestyna i Maroko po 1-ym.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE.

W ciągu roku 1933 w porcie Rotterdamskim zarejestrowano na wejściu 12.235 statków o łącznej pojemności 18.869.151 n. t. r.: w roku 1932 odnośne liczby wynosiły 12.118 statków o łącznej pojemności 18.370.130 n. t. r.

W ostatnim miesiącu roku 1933 ruch statków przedstawiał się jak następuje: zawinęło 1017 statków (w grudniu 1932 — 1074) o łącznej pojemności 1.566.843 n. t. r. (1.692.760 ton).

REKORD BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO W SZWECJI.

Jedno z pism angielskich, dając przegląd budownictwa okrętowego w roku 1933, stwierdza, iż pierwsze miejsce pod tym względem zajmuje Stocznia Götaverken w Göteborgu. Stocznia ta w roku 1933 wybudowała 9 statków motorowych o łącznym tonażu 47.192 ton, podwajając w ten sposób produkcję roku poprzedniego. Na drugiem miejscu pod względem tonażu i ilości wybudowanych statków, stoi jedna ze stoczni japońskich, wykazuje ona budowę statków o łącznej pojemności 43.567 ton.

O powadze stanowiska, jakie w zakresie budownictwa okrętowego Szwecja zajmuje świadczy m. in. fakt, że nawet Włochy i Norwegja budują swe statki na stoczniach szwedzkich. Tak naprz. Stocznia Eriksberg w Göteborgu oddała ostatnio po dokonaniu próbnych jazd nowy statek włoski Somalijskiemu T-wu Okrętowemu, statek ten z ładunkiem szwedzkiego papieru i wyrobów żelaznych, jest już w drodze do Włoch. W chwili obecnej odbywa próbne pływanie transportowiec „California Express", wykonany na zamówienie jednego z towarzystw okrętowych norweskich, jest to statek siostrzany statku „Washington Express", wybudowanego poprzednio w Göteborgu.

POGŁOSKI O OBNIŻENIU STAWEK W KANALE SUEZKIM.

Wedle informacyj, podanych przez pismo angielskie „The Times" stawki na przejazd statków przez Kanał Suezki mają uledz z dn. 1 kwietnia b. r. obniżeniu z 6 franków złotych od tony statków z ładunkiem do 5,75 fr. zł. Statki przepływające jedynie z balastem mają opłacać stawkę o 50% mniejszą t. zn. 2,87½ franków złotych od tony.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POŁĄCZENIA KOLEJOWE GDYNI Z ZAPLECZEM.

W dniach 19 i 20 grudnia 1933 r. odbyła się w Dyrekcji Kolejowej w Toruniu konferencja w sprawie rozpatrzenia projektu nowego rozkładu jazdy pociągów pasażerskich na okres 1934/35.

Konferencji przewodniczył Dyr. Inż. Dobrzycki, projekty nowych połączeń referował i uzgadniał z zainteresowanemi p. Naczelnik Pikor.

W nowym okresie komunikacyjnym Gdynia posiadać będzie cztery połączenia na dobę z Warszawa, z czego jedno pociągiem pospiesznym, jedno pociągiem przyspieszonym i dwa pociągami osobowemi. Pociągi z Gdyni odchodzić będą w okresie zimowym w następujących porach:

Odjazd z Gdyni:

Poc. osob. godz. 6,37 — Przyjazd Warszawa godz. 17,00.

Poc. posp. godz. 14,50 — Przyjazd Warszawa godz. 22,25.

Poc. osob. godz. 19,19 — Przyjazd Warszawa godz. 6,02.

Poc. przysp. godz. 21,15 — Przyjazd Warszawa godz. 7,05.

W okresie letnim pociąg nocny do Warszawy wychodzić będzie z Gdyni o godz. 23,28 i przychodzić do Warszawy o godz. 7,05. Oprócz tego kursować będzie ranny pociąg popospieszny, który wychodzić będzie z Gdyni o godz. 9,47 i przyjeżdżać do Warszawy o godz. 17,30.

Pociągi z Warszawy do Gdyni odchodzić będą w okresie zimowym w następujących porach:

Odjazd z Warszawy:

Poc. osob. 0,25 (posp. z Bydgoszczy). — Przyjazd Gdynia 10,33.

Poc. posp. 8,30. — Przyjazd Gdynia 16,00.

Poc. posp. 15,35. — Przyjazd Gdynia 23,04.

Poc. przysp. 22,10. — Przyjazd Gdynia 7,46.

Znacznie ulepszone zostały również połączenia Gdyni z większemi miastami w jej najbliższem zapleczu jak Toruniem, Grudziądzem i Bydgoszczą.

W SPRAWIE KOSZTÓW PRZEWOZU KOLEJOWEGO DO GDAŃSKA I GDYNI.

Do wiadomości Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dochodzi niejednokrotnie, iż firmy polskie nie są dostatecznie poinformowane o zrównaniu Gdyni i Gdańska pod względem taryf kolejowych i pozostają w błędnem mniemaniu, jakoby opłaty za przewóz koleją do Gdyni były droższe niż do Gdańska, który jest bliżej położony.

W związku z powyższem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wyjaśnia, że oba porty są pod względem taryfowym zrównane. Przy obliczaniu opłat kolejowych za przewóz z portów w Gdańsku lub w Gdyni, jak również w odwrotnym kierunku stosuje się zawsze tę samą odległość, o ile ma być stosowana ulg. tar. portowa. Przy opłacaniu normalnych taryf stosuje się dla obu portów w Gdyni w Gdańsku odległości od lub do najbliższej stacji portowej.

EKSPORT RYB DO FRANCJI.

Opublikowany został dekret Prezydenta Rzeczypospolitej Francuskiej z dnia 2-go grudnia 1933 roku, wprowadzający kontyngenty na pewne gatunki ryb słodkowodnych, a mianowicie: szczupaki, karpie, liny i węgorze. Rozporządzenie ministerjalne z tejże daty ustala następujące cyfry:

grudzień 1933 r.	1000 kwintali metrycznych
1-y kwartał 1934 r.	2000 kwintali metrycznych
2-gi kwartał 1934 r.	2000 kwintali metrycznych
3-ci kwartał 1934 r.	2000 kwintali metrycznych
4-ty kwartał 1934 r.	3000 kwintali metrycznych

Żadnych licencyj narazie władze francuskie nie wydają i podziału na poszczególne kraje nie przeprowadzają. W razie przekroczenia kontyngentu, w którymś z kwartałów, lub niezupełnego wykorzystania powyższych cyfr, różnice będą odpowiednio uwzględnione w następnym kwartale.

Wprowadzone w ten sposób ograniczenie wwozu nie zdaje się zbytnio kurczyć możliwości importowych. Całkowity bowiem import ryb tej kategorji wynosił:

w roku 1931	11256 kwintali
w roku 1932	10099 kwintali
w roku 1933 (za 9 miesięcy)	8857 kwintali

podczas, gdy kontyngent pozostawia możliwość wprowadzenia na rynek 9000 kwintali. Tem niemniej trzeba się liczyć z ewentualnemi trudnościami, wynikającemi z reguły przy tego rodzaju zarządzeniach.

DOKUMENTY, WYMAGANE PRZY IMPORCIE DRZEWA DO FRANCJI.

Przy imporcie z Polski do Francji wszystkich gatunków drzewa, objętych konwencją z dnia 12 marca 1932 będą celne władze francuskie wymagały następujących dokumentów:

1. licencji przywozowej,
2. świadectwa pochodzenia, wystawionego przez polski urząd celny lub przez upoważnioną do tego organizację gospodarczą polską; *i w tym ostatnim wypadku świadectwo pochodzenia winno być wizowane przez francuski Konsulat.*
3. Świadectwa pochodzenia wystawionego przez władze polskie zgodnie z wymaganiami konwencji z dnia 12. III. 1932. — Świadectwa te nie wymagają wizy konsularnej.

Zmiana obecna polega wyłącznie na świadectwie, żądanem w pkt. 2, którego uprzednio władze francuskie nie żądały.

Przepisy powyższe obowiązują od dnia 1-go stycznia 1934 roku.

PODPISY NA FAKTURACH KONSULARNYCH PRZY EKSPORCIE DO BRAZYLJI

Poselstwo R. P. w Brazylji komunikuje, że w myśl obowiązujących przepisów celnych w Brazylji, faktury konsularne winny być zaopatrzone własnoręcznym podpisem kierownika odnośnego konsulatu brazylijskiego (oryginał i kopja). Faktury niepodpisane, a zaopatrzone w miejsce podpisu stemplem, lub facsimile podpisu, nie są uwzględniane przez brazylijskie władze celne, co odpowiednio komplikuje odprawę celną, oraz naraża odbiorcę towaru na dodatkowe opłaty stemplowe, w związku z koniecznością wystawiania t. zw. „termo de responsabilidade" czyli zgłoszenia odpowiedzialności za towar, podobnie jak w wypadkach, kiedy faktura konsularna zaginie lub nie wpłynie na czas.

KOMPENSACYJNY WYWÓZ WYROBÓW CUKIERNICZYCH.

Został uznany za kompensacyjny wywóz następujących wyrobów cukierniczych na rynki zamorskie pozaeuropejskie przez porty polskiego obszaru celnego:

1. Czekolada oraz jej namiastki w blokach, tabliczkach — wszystko bez domieszek.
2. Sucharki, biszkopty, wafle, keksy, pierniki, andruty i inne ciasta cukiernicze — wszystko z cukrem.
3. Czekolada oraz wszelkie namiastki czekolady, wszystko z domieszką skórki pomarańczowej, orzechów, migdałów i tym podobnych, również napełnione kremem, likierem, koniakiem lub rumem; wszelkie czekoladki, pralinki i inne wyroby z czekolady, oprócz osobno wymienionych; marcepany, owoce oraz skórki z owoców, oprócz osobno wymienionych, wszystko w cukrze; proszki, pastylki — z cukrem — do wyrobu wódek i wód; wszelkie cukierki, pomadki, drażety oraz pastylki z cukru.

Do wystawiania zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie przy wywozie wyszczególnionych wyrobów cukierniczych zostają upoważnione Izby Przemysłowo-Handlowe w terminie od dnia 15 grudnia 1933 do dnia 31 stycznia 1934 r.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA PRZY EKSPORCIE DO HOLANDJI.

Urzędy celne w Holandji żądają obecnie przy imporcie fajansu i porcelany, pomimo, że towary te nie są skontyngentowane przedstawienia świadectw pochodzenia. Świadectwa te jednak nie wymagają legalizacji konsulatów holenderskich, wystarczą bowiem zaświadczenia Izb Przemysłowo-Handlowych lub Urzędów Celnych, ewentualnie nawet burmistrzów. Zaświadczenia te nie powinne być koniecznie zredagowane w języku holenderskim, jednak nie mogą być wystawiane w języku polskim, gdyż urzędy celne holenderskie języka polskiego nie znają.

NOWE ZARZĄDZENIA, DOTYCZĄCE OBROTU TOWAROWO-DEWIZOWEGO Z ARGENTYNĄ.

Trudności dewizowe, które ostatnio napotykał wywóz polski do Argentyny, zostały już opanowane względnie usunięte przez zarządzenia Rządu Polskiego i Rządu Argentyńskiego. Stosownie do zarządzenia polskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, od dnia 15 listopada z. r. należności za przywóz najważniejszych towarów argentyńskich, muszą być przekazywane do Banku P. K. O. w Buenos Aires względnie za pośrednictwem tego Banku. Pozwolenia na przywóz tych towarów (wełny, skór surowych, łojów zwierzęcych, kazeiny, skór futrzanych i t. p.) będą wydawane tylko pod warunkiem przedstawienia przez importera dowodu względnie zobowiązania, że odnośna ilość dewiz zostanie oddana do dyspozycji Banku P. K. O. w Buenos Aires. Wskutek tego Bank ten będzie posiadał dostateczną ilość dewiz na potrzeby eksportu polskiego, a władze argentyńskie będą miały ściślejszą ewidencję wywozu do Polski i napływu dewiz z Polski.

Niezależnie od tego zarządzenia polskiego, argentyńskie Ministerstwo Skarbu wydało dnia 10 listopada z. r. dekret, na mocy którego Komisja Kontroli Dewiz w Buenos Aires została upoważniona do wydawania importerom pozwoleń na przydział dewiz zgóry (w momencie zawierania tranzakcji). Czy to zarządzenie nie będzie wymagało względnie nie pociągnie za sobą pewnego rodzaju kontyngentowania przywozu, trudno narazie przewidzieć. W każdym razie eksporter, zawierając tranzakcję z Argentyną, będzie miał pewność, że importer ma zabezpieczony przydział dewiz na pokrycie należności w terminie. W załączeniu znajduje się tłumaczenie wzmiankowanego dekretu.

Na podstawie tych zarządzeń interesy eksportu polskiego do Argenytny zostały z punktu widzenia dewizowego zabezpieczone. Z jednej strony będzie gromadzony w Argentynie zapas dewiz z importu argentyńskiego do Polski, który w obecnych warunkach wystarczy w zupełności na pokrycie eksportu polskiego do Argentyny, z drugiej strony importer argentyński będzie miał możność regulowania w terminie swych należności wobec eksportera polskiego.

W związku z wprowadzeniem koncentracji dewiz z importu argentyńskiego do Polski w Banku P. K. O. w Buenos Aires (Banco Polaco P. K. O. — S. A.), byłoby pożądane, by eksporterzy polscy współpracujący z Argentyną, kierowali w miarę możności swe dokumenty na inkaso do tegoż Banku i by należność za towar była fakturowana w złotych polskich. Importer argentyński nie będzie miał żadnej trudności w nabyciu dewizy złotowej w Banku P. K. O. po kursie urzędowym, a Bank ten będzie miał możność wprowadzenia złotego do obrotów giełdowych w Buenos Aires.

Przy tej sposobności zaznaczyć należy, że zniżki celne, które uzyskała Wielka Brytanja w układzie handlowym z Argentyną z dnia 26. IX. 1933 r. na różne artykuły przemysłu włókienniczego, maszynowego, chemicznego i t. p., będą stosowane również do artykułów pochodzenia polskiego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANYCH PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27. XI. DO 27. GRUDNIA 1933 R.

ARGENTYNA. Na podstawie nowych zarządzeń władz argentyńskich przydział dewiz uzależniony jest od zawizowania faktur handlowych.

W dniu 11. X. 33 r. wydane zostało rozporządzenie, wprowadzające zmiany w zakresie gospodarki dewizowej. Mianowicie rozporządzenie przewiduje, że importerzy winni wnosić podania o przydział dewiz przed dokonaniem obstalunku, tak że przy oddawaniu towaru do odprawy celnej musi być złożone prócz innych potrzebnych dokumentów pozwolenie dewizowe, wydane jak wspomniano wyżej przed zamówieniem towaru, oraz zawizowana przez właściwy konsulat faktura, stwierdzająca wartość towaru. Rozporządzenie obowiązuje od 1 stycznia 1934 r.

ANGOLA. Dekretem z dnia 11 listopada 1933 r podwyższone zostały cła na ryż, mąkę pszenną, herbatę, kawę, pszenicę i cement, przyczem powyższe towary pochodzenia portugalskiego korzystają ze zniżki celnej.

AUSTRJA. Przygotowywana jest nowela celna, wprowadzająca szereg zmian w taryfie celnej austrjackiej: między innemi wprowadzone ma być cło na pewne gatunki przędzy jutowej, które nie opłacały cła (np. przędza jutowa o grubości powyżej Nr. 8 dotychczas była bez cła). Cła na dykty mają być utożsamione z cłami zafiksowanemi w traktacie z Polską. Odnośnie innych towarów jak np. surowców służących do produkcji sztucznej żywicy, garbarstwa, wyrobów salami i t. p. ma być wprowadzona reglamentacja, uzależniająca import tych artykułów od uzyskania licencji.

Zainteresowane sfery przemysłowe mają zamiar zwrócić się do rządu z projektem zmiany dotychczasowej taryfy celnej. Ogłoszona przed dwoma laty generalna rewizja ograniczyła się tylko do wprowadzenia 4 noweli celnych. Obecny projekt ma polegać na całkowitej gruntownej zmianie taryfy celnej austrjackiej, przyczem wprowadzony ma być złoty szyling zamiast korony złotej.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Według wyjaśnień głównego urzędu celnego w Sydney, przymus znakowania towarów z porcelany i fajansu obowiązuje od 1 stycznia 1934 r., przyczem znak pochodzenia musi być umieszczony np. na spodeczkach na dolnej ich części; nie stosuje się to do pokrywek lub tym podobnych przedmiotów, stanowiących całość danego naczynia, które już znak ten posiada.

BELGJA. Ogłoszona została lista towarów, których import do Belgji jest zreglamentowany. Lista ta zawiera następujące grupy towarów: 1) licencje wydawane przez belgijskie ministerstwo rolnictwa: masło, wieprzowina świeża, świnie, świeża wołowina, bydło rogate, mleko, śmietana i wyroby, pasztety z wątroby, specjalnie niewymienione rodzaje mięsa, baranina, barany, ziemniaki, wędliny; 2) licencje wydaje ministerstwo przemysłu i pracy: produkty z kukurydzy, węgiel, cukier, materjały, tłuszcze do haftu, przę-

dza ze sztucznego jedwabiu, file, materjały filcowe z jedwabiem, jedwabne wyroby dziane, obuwie skórzane, obuwie na podeszwie gumowej, obuwie, kopalniaki, odzież męska i damska, krawaty, kołnierzyki, mankiety i półkoszule: 5) licencje na ryby wydawane są przez marynarkę. Licencje na import soli udziela ministerstwo przemysłu i pracy. W belg. dzien. urz. z dnia 20 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie wprowadzające bardzo wysokie stawki celne na dykty. Zwyżka obejmuje poz. 649 tar. belgijskiej, przyczem nowe cła przedstawiają się następująco: forniery i dykty w stanie surowym z brzozy i olszy — 27 fr., z sosny i innych bliżej nieokreślonych gatunków drzewa twardego — 35 fr., z topoli, osiny i innych gatunków twardego drewna — 90 fr. Cła na dykty lakierowane, polituorowane, malowane i t. p. wynosi 120 fr. — dykty z drewna kolorowego 180 fr. Do wyżej podanych ceł dochodzi wprowadzona w marcu 1932 r. dodatkowa opłata celna w wysokości 15%.

Wprowadzona została reglamentacja importu mebli giętych (poz. 674), specjalnie niewymienionych mebli (poz. 677) i mebli ozdobnych (poz. 678). Powyższe rozporządzenie weszło w życie z dniem 25 grudnia 1933 r.

BRAZYLJA. Rząd brazylijski ustanowił kurs milrejsa złotego — 6,2 milrejsa papierowego: kurs ten obowiązuje przy opłacaniu stawek celnych do 31 grudnia 1933 r. W roku 1934 kurs ten ma wynosić 8 milrejsów papierowych.

Na skutek dekretu francuskiego z dn. 20. X. 33 r. w sprawie likwidacji kredytów handlowych wprowadził rząd brazylijski z dniem 23. X. w życie dekret, ustalający w stosunku do towarów francuskich podwójne opłaty celne według taryfy generalnej oraz uzależniający przywóz tych towarów od pozwoleń Min. Handlu. W odpowiedzi na dekret ten rząd francuski ustalił z dn. 31. X. 1933 r. pobieranie od towarów brazylijskich oprócz ceł generalnych specjalnej opłaty dodatkowej, równej dwukrotnym stawkom generalnej taryfy celnej. W ten sposób stosunki handlowe francusko-brazylijskie zostały zahamowane.

Dekret z 19. X. 33 r. wprowadził obostrzenia w zakresie handlu walutami, mianowicie wszelkie czynności wymiany walut, dokonane bez pośrednictwa banków specjalnie do tego upoważnionych, będą uznane za nielegalne.

Stosownie do ogłoszenia banku emisyjnego począwszy od 6. XII. 33 r. przydział dewiz dokonywany będzie tylko na cele importu surowców i towarów, które w Brazylji nie są produkowane.

W ostatnich czasach dają się słyszeć skargi odnośnie legalizowania faktur konsularnych. Jak wiadomo, brazylijskie władze celne wymagają, by przy legalizacji faktur podpis konsula był uskuteczniany własnoręcznie, tymczasem niektórzy konsulowie używają do tego stempla. Należy zaznaczyć, że niestosowanie się konsulatów do tych przepisów naraża importera na poważne przykrości przy cleniu towarów.

BUŁGARJA. W dniu 4 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie, powołujące do życia biura kompensacyjne przy Izbach Przemysłowo-Handlowych. Celem biur tych jest przeprowadzenie wszelkich tranzakcyj kompensacyjnych. O ile tranzakcja zawarta jest bez udziału Izby, to jednak podpisanie jej musi być uskutecznione w Izbie.

Według zarządzenia Banku Narodowego, kontyngenty importowe na rok 1934 mogą być przyznawane tylko tym firmom, które przedstawiają poświadczenie władz podatkowych, stwierdzające złożenie deklaracji podatkowej, na podstawie której dokonywany jest wymiar podatku przemysłowego z tytułu handlu towarami, o których import zwracają się. Przędzalnie bawełny zwolnione są przy imporcie przędzy od obowiązku posiadania specjalnego pozwolenia Banku Narodowego.

Na mocy rozporządzenia ministra przemysłu i handlu zabroniony został bezcłowy import tektury. Jednocześnie z powyższem wydane zostało odnośnym urzędom celnym rozporządzenie, na mocy którego, wszelki import bibułki lżejszej lub cięższej niż 40 gr w 1 m² przeznaczonej jako bibułka papierosowa winien być w urzędzie celnym zatrzymywany, a próbki przesłane do ministerstwa finansów, które w zależności od wyniku zbadania próbek, wyda pozwolenie na przepuszczenie lub zatrzymanie towaru. Importerzy winni więc dla uniknięcia nieporozumień, próbki takie wysłać przed importem do wyżej wymienionego ministerstwa, wydział akcyzowy.

W myśl zarządzenia banku narodowego przydział kontyngentów importowych na r. 1934 utrzymany ma być w ramach przydziałów r. 1933.

W zakresie handlu kompensacyjnego przyznano wzamian za eksport bydła, mięsa, węgla kamiennego i drzewa możność otrzymywania kontyngentów dodatkowych w wysokości 100% kontyngentów normalnych.

CHINY. Według doniesień prasy, rząd chiński ma zamiar podwyższyć cła od stycznia 1934 r.

Rozporządzeniem z dnia 16 grudnia 1933 r. podwyższone zostały stawki celne na ryż w wys. 1,— zlot. jednostki celnej za picul, na jęczmień, soczewicę, kukurydzę, proso, owies i zboże w wys. 10% ad val.

CZECHOSŁOWACJA. Na mocy rozporządzenia ministra finansów z dn. 9 grudnia, ustanowione zostały aż do odwołania cła na masło i tłuszcze, a mianowicie: poz. 88 masło naturalne świeże lub solone, również topione — 210 kc. od 100 kg.; poz. 89 a) smalec wieprzowy i gęsi surowy 150 kc. od 100 kg.; poz. 98 b) smalec wieprzowy i gęsi topiony 200 kc. od 100 kg.

DANJA. Ustanowiony został nowy podatek importowy od mąki pszennej w wysokości 5,28 kr. od 100 kg.

Komisja Walutowa uchwaliła wprowadzić szereg towarów na listę artykułów, przy których imporcie wymagane jest przedłożenie pozwolenia dewizowego. M. in. dotyczy to: herbaty, ryżu, pierza w stanie nieoczyszczonym, skór, nawozów sztucznych i tytoniu. Wykreślone zaś z listy tej mogą być: dekstryna, mąka kartoflana, krochmal, klej, syrop i inne.

ESTONJA. Opracowany przez Min. Gospodarki projekt ustawy walutowej przewiduje utrzymanie korony na poziomie nie niższym niż 1 £ — 19.20 kor. W ten sposób przywrócony zostałby parytet z koroną szwedzką.

FINLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 21 listopada 1933 r. wprowadził rząd nową ustawę (poprzednia z dnia 29 grudnia 1927 r.) odnośnie kontroli importu masła i sera, na mocy której przy imporcie tych towarów wymagane jest przedłożenie kilku próbek (dot wymagana była jedna), o wadze najmniej 300 gr, miejskiej kontroli masła.

Parlament fiński na sesji z dnia 12 grudnia 1933 r. wprowadził cło importowe w wysokości 30 Fmk. za 1000 kg. na węgiel, antracyt i koks. Jednocześnie uchwalono cło importowe w wysokości 0.05 Fmk. za 1 kg. na sól warzoną, oraz podwyższono cło na surowy olej lniany z dotychczasowej stawki 0,50 Fmk. za 1 kg. brutto na 0.65 Fmk.

FRANCJA. Przyjęty został przez Izbę projekt zniżki opłaty licencyjnej na drewna poz. 128 i 128 bis, zwyżki cła na obuwie drewniane poz. 399 t. celnej franc. Na mocy ogłoszonego w Journal Officiel z dn. 25 listopada rozporządzenia wyczerpane zostały kontyngenty dla „autres pays" na zabawki poz. 646 C/D i F, szczotki do zamiatania (poz. 596), aparaty i instrumenty fizyczne (poz. 654 quater A), skóry podeszwowe (poz. 476 B 2), również na mocy rozporządzenia z dnia 30 listopada 1933 r. wyczerpany został kontyngent przydzielony Polsce na konfekcję męską i dla chłopców (poz. 460 E).

W ostatnich czasach władze celne francuskie przy imporcie wszelkich gatunków drzewa z Polski żądają przedłożenia formalnego świadectwa pochodzenia: uży-

wane dotąd w miejsce świadectw pochodzenia licencje przywozowe wystawione przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Warszawie nie mogą tych świadectw pochodzenia zastąpić.

Świadectwo pochodzenia może być wystawione przez Izbę Przemysłowo-Handlową i wizowane przez francuski konsulat, albo może być wystawione przez polski urząd celny, w którym to wypadku wiza konsularna nie jest potrzebna.

Przy eksporcie przez Gdańsk lub Gdynię najracjonalniejszem byłoby wystawianie świadectw pochodzenia przez odpowiedni urząd celny w Gdańsku lub w Gdyni na cały ładunek okrętowy.

Ponieważ w dekretach, wydanych przez rząd francuski, odnośnie przymusu znakowania towarów krajem pochodzenia nie był podawany numer taryfy celnej, pod którą towar ten podpada, przeto dla uniknięcia nieporozumień i ułatwienia orjentacji podajemy zestawienie wszystkich towarów, co do których winny być stosowane wyżej wymienione rozporządzenia: poz. 25 — pióra ozdobne; 34 — jaja; 37 — masło; 38 — miód; 84—87 — owoce świeże lub w konserwach; 222 — ołów w bryłach, płytach i t. p.; 224 — cynk walcowany; 30 — kredki pastelowe; 308 bis — farby do malowania obrazów; 308 ter. farby w pudełkach; 344—346 bis — fajans; 347 A — porcelana stołowa i toaletowa; 347 B 347 quater — serwisy porcelanowe do kawy i herbaty; 358 — wyroby z odpadków szklanych; naszyjniki ze sztucznych pereł; 361 — żarówki; 365, 366, 367 — przędza jutowa; 382 ff. — tkaniny jutowe surowe lub mieszane; nowe worki jutowe, plecionki, podeszwy, pasmanterja, dywany jutowe gładkie; aksamity i plusze jutowe, tkaniny, batysty, lniane, bawełniane, z jedwabiu naturalnego lub sztucznego lub mieszane, chustki do nosa, kwadratowe serwetki, szale, prześcieradła kąpielowe, obrusy, ścierki; wyroby dziane wszelkiego rodzaju; 241 bis — taśmy do maszyn do pisania; wzory haftu; 460 — konfekcja damska i dziecinna; 460 ter. — kołnierzyki stojące i mankiety; 461 ff. — papier listowy, koperty i t. p.; 461 ter. — papier przebitkowy t. zw. papier węglowy i t. d.; 480 ff. — obuwie wszelkiego rodzaju; 495 — artykuły stołowe i zdobnicze, srebrne i złocone; złote pióra; zapalniczki; 496 — biżuterja ze złota lub srebra lub z innych metalów, srebrzona lub złocona; 496 bis — biżuterja sztuczna, puderniczki; pudełeczka; zamki do walizek i torebek; 525 — narzędzia do maszyn; 526 quinquies — maszynki do golenia, piecyki i t. p. (za wyjątkiem aparatów gazowych); 532, 533 — palniki do wyżej wymienionych maszynek do gotowania; 535, 535 bis — armatury (wentyle, kurki i t. p.); 537 — narzędzia ręczne; 544—544 bis — igły do szycia; 546 szpulki; 546 bis sprzączki, klamry, haftki; 548 — stalówki; 549 — wyroby nożownicze; 559 — zamki — 559 bis — wszelkie zamki do rolet i stor; 559 — ter — zawiasy do drzwi; 559 quater — klucze, rygle, sworznie; 564 — gwoździe do tapet i pluskiewki; 568 — przedmioty domowego użytku i toaletowe, naczynia kuchenne, szyldziki, reklamy i t. p. pudełka, sztuce, obsłonki do lamp elektrycznych; 572 — naczynia kuchenne i przedmioty do domowego użytku miedziane, 572 bis — narzędzia miedziane: lampy i aparaty do lutowania; 573 ozdoby z miedzi; 574 — palniki do lamp, wyroby blacharskie; 575 — naczynia toaletowe miedziane; 575 bis — gwaździe do tapet; 576 — kapsle i kroplomierze; 576 ter akumulatory elektryczne; 576 quater — suche elementy; 577 — kapsle i kroplomierze z cyny; dewocjonalja i ozdoby z cyny; 578 — narzędzia z cyny; 579 — sztućce niklowe lub niklowane, niklowe pochewki do lamp kieszonkowych, dewocjonalja i ozdoby z niklu, naczynia kuchenne z niklu, zamki i armatury niklowe; 579 bis — sztućce aluminjowe, pochewki do lamp, dewocjonalja i ozdoby aluminjowe, naczynia kuchenne, 580 — broń palna; 590—593 bis — meble drewniane; 612 — kapelusze damskie i dziecinne słomiane,; 620 C wyroby gumowe; 620 F odzież gumowa 620 N — śniegowce; 620 R — guma do wycierania; 627 i 627 bis — kapelusze damskie i dziecinne z jedwabiu sztucznego; 630 ter precyzyjne instrumenty do kreślenia; 636 obsadki do piór i ołówków; 641 bis — t. zw. amerykańska bielizna; 644 i 644 bis — wyroby szczotkarskie; 645 — zatrzaski; 650 — kapelusze damskie i dziecinne, przybrane; 651 — kwiaty sztuczne; 652 — parasole i parasolki.

Na mocy ogłoszenia w Journal Officiel z dn. 30 listopada 1933 r. wyczerpany został kontyngent dla Polski na odzież męską i dla chłopców (poz. 460 E). Przedłożony został Izbie do zatwierdzenia projekt skontyngentowania przywozu młodego bydła, mięsa mrożonego i masła. Wyczerpane zostały kontyngenty dla „autres pays“ na materjały pomocnicze drukarskie (poz. 521 bis), piły okrągłe (537), przędzę bawełnianą surową (368), zabawki kauczukowe (646 L/4).

Dekretem z dnia 15 grudnia 1933 r. podwyższone zostało cło na konserwy ze szparagów, które wynosi obecnie w taryfie generalnej — 600 fr. i minimalnej 600 fr. od 100 kg.

Na mocy rozporządzenia z dnia 18 grudnia 1933 r. ustanowiony został ulgowy kontyngent nasion konopi przeznaczonych do zasiewu w wysokości 40.000 q w czasie od 1 września do 31 sierpnia 1934 r. Nasienie to musi być importowane w zaplombowanych workach, pozatem wszelki transport musi być zaopatrzony w odnośnie numerowane zaświadczenie kontrolne, wydane przez urzędy kraju produkcji, przyczem w zaświadczeniu musi być podany kraj pochodzenia, znak towarowy, waga brutto, kolor kwiatu i rok zbioru.

GRECJA. W związku z zadawalającym stanem tegorocznych zbiorów wprowadził rząd grecki zakaz importu wszelkiego zboża z zagranicy.

HOLANDJA. Jednogłośnie przyjęty został przez Izbę projekt reformy skontyngentowania importu. Jednocześnie z powyższem ogłoszony został dekret królewski, ustanawiający wejście w życie nowej ustawy o podatku obrotowym z dniem 1 stycznia 1934 r. W holenderskim Dz. Ust. z dnia 30 listopada ogłoszono cały szereg dekretów, przedłużających na okres trzech miesięcy skontyngentowanie następujących towarów: cynku w płytach, gwoździ drucianych, drutu kolczastego i zwyczajnego żelaznego, tkanin drukowanych, kolorowych, bielonych i niebielonych materjałów bawełnianych, obrusów, serwet, ręczników, ścierek, prześcieradeł i kap.

W związku z kontyngentowaniem importu wszelkiego rodzaju makuchów, rozporządzenie z dn. 24 listopada wyjaśnia, że reglamentacja ta odnosi się również do kości tłuczonych, mączki kostnej, śrutu itp.

W Dzienniku Ustaw z dnia 9 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało rozporządzenie, na mocy którego zabroniony został import świeżych, mrożonych śledzi.

Na mocy rozporządzenia z dnia 11 grudnia 1933 r. skontyngentowany został import świeżych i mrożonych ryb morskich. Kontyngent ustalono w wysokości 100% importu w latach 1930, 1931 i 1932. Jednocześnie przy imporcie tych artykułów wymagane jest przedłożenie świadectwa pochodzenia.

HISZPANJA. Z dniem 8 grudnia 1933 r. wprowadzono na okres tymczasowy zakaz importu okorowanej wikliny o długości powyżej 80 cm., bez różnicy, czy jest cięta wzdłuż, czy wpoprzek, bielonej lub farbowanej.

WP. IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 2 grudnia 1933 r. wprowadzone zostało dodatkowe cło w wysokości 18 szyl. od sztuki na kury, indyki, gęsi i kaczki.

INDOCHINY. Wprowadzone zostały nowe cła na masło, kapelusze i stożki kapeluszowe wszelkiego rodzaju.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dniem 15 grudnia 1933 r. skontyngowany został import piwa i ustanowiona wysokość kontyngentu, wynoszącą na okres 3 miesięcy 1.175.000 litrów.

JAPONJA. Do parlamentu złożono projekty ustaw, przewidujące wprowadzenie nowych stawek celnych

wobec towarów, pochodzących z krajów, które nie zawarły z Japonją traktatu handlowego lub też utrudniają import japoński.

JUGOSŁAWJA. Okólnik Banku Narodowego z dn 7 grudnia 1933 r. wprowadza z mocą obowiązującą wstecz od 1 grudnia 1933 r. przymus 100% kompensaty w obrotach z Polską.

ŁOTWA. Według oświadczeń półurzędowych przydział dewiz na surowce i półfabrykaty ma być dokonywany w takich rozmiarach, by pokrywał zapotrzebowanie przemysłu łotewskiego.

Wobec braku dostatecznej ilości dewiz na cele importu komisja regulowania przywozu postanowiła ograniczyć przydział dewiz, m. in. na skóry niegarbowane, porcelanę, fajans, płyty szklane, wyroby drzewne i artykuły luksusowe.

Zawarty ostatnio traktat handlowy łotewsko-litewski ustala listę towarów, które mają we wzajemnej wymianie handlowej korzystać ze specjalnych przywilejów, oraz wysokość kontyngentów. M. in. Łotwa uzyskała przywileje dla przędzy, obuwia gumowego, ryb, cementu, chemikalij, a Litwa dla koni, gęsi, siemienia lnianego i szeregu artykułów rolniczych.

MAROKKO. Poglądy co do potrzeby uprzywilejowania towarów francuskich w kolonjach są coraz szerzej rozpatrywane i istnieje prawdopodobieństwo, że mogą zostać w pewnym stopniu zrealizowane na terenie Marokka. Zmiana dotychczasowego systemu celnego nie może być przeprowadzona natychmiast ze względu na stanowisko szeregu państw, importujących do Marokka. Wzmagająca się jednak konkurencja dostaw japońskich może wpłynąć na wprowadzenie w życie projektowanych zamierzeń.

NIEMCY. Minister Gospodarki Rzeszy zarządził wyłączenie z ogólnych pozwoleń dewizowych od dnia 1. I. 1934 r., sprowadzanych z zagranicy artykułów rolniczych. Przydział dewiz na cele importu niżej wyliczonych artykułów odbywać się będzie na podstawie specjalnych pozwoleń. Rozporządzenie obejmuje przywóz ryżu, olejów i tłuszczów, makuchów, papierówki oraz kwasu siarkowego i koni.

W dniu 7 grudnia 1933 r. ogłoszone zostało zarządzenie Ministra Gospodarki, wprowadzające zmiany w zakresie przepisów dewizowych, głównie w sprawach moratorjum transferowego i papierów wartościowych.

W dniu 15 grudnia 1933 r. podpisany został układ niemiecko-holenderski z mocą obowiązującą do 31-go grudnia 1934 r. M. in. traktat przyznaje ulgi przy imporcie masła, sera i jaj z Holandji do Niemiec, zaś zapewnia stronie niemieckiej ułatwienie w zakresie systemu kontyngentowania przywozu.

PERSJA. Na szereg towarów, których przywóz dotychczas był zabroniony, wprowadzono kontyngenty przywozowe, m. in. na wyroby konfekcyjne, meble, porcelanę, zabawki, wyroby galanteryjne, artykuły biurowe, konserwy i t. p. W celu wykorzystania tych kontyngentów, importer musi złożyć uprzednio certyfikat wywozowy, stwierdzający dokonanie wywozu produktów perskich. Przymus oddawania dewiz stwarza trudności w utrzymywaniu stosunków handlowych z Persją.

Rozporządzeniem z dnia 14 listopada 1933 r. podwyższone zostały w dwójnasób kontyngenty m. in. na szelki, tkaniny bawełniane, parasole i parasolki, lampy i ich części, porcelanę, czcionki drukarskie i klisze, farby syntetyczne, olejne i lakiery, żywicę ziemną, cement, świece, smary, ceratę, przędzę jedwabną i bawełnianą, pastę do obuwia. Trzykrotnie powiększone zostały kontyngenty na: żelazo i stal, tkaniny bawełniane wzorzyste, wyroby szklane, cynę, mosiądz, miedź, nikiel i aluminjum w płytach, papier listowy i tapety, śniegowce, klucze, zamki i t. p. Jednocześnie z powyższem, zniesiono zakaz przywozu odnośnie około 100 towarów i wprowadzono na te towary kontyngenty. Szczegółowa lista do przejrzenia w P. I. E.

RUMUNJA. Na mocy rozporządzenia z dn. 7 listopada 1933 r. import ryb żywych (poz. 22) i grochu suszonego (poz. 289) podlega reglamentacji t. j. import tych towarów uzależniony jest od uzyskania licencji.

STANY ZJEDNOCZONE. Wprowadzony został tak zwany podatek wyrównawczy od wyrobów wieprzowych, wynoszący od funta amer. 3/10 centa na nóżki, uszy i t. p. oraz 5 centów od szynki bez kości.

SZWECJA. Zainteresowane sfery metalowo-przetwórcze przedłożyły projekt wprowadzenia cła na biel cynkową, przyczem domagają się wprowadzić narazie zakaz przywozu tego artykuły. Decyzja rządu jest niewiadoma.

Na skutek nadmiernej podaży paszy wprowadził rząd szwedzki z dniem 23 grudnia 1933 r. zakaz importu owsa, kukurydzy, ziarna pastewnego, peluszki, wyki, otrąb i t. p. rodzajów paszy.

TURCJA. Ogłoszona została lista towarów, które na mocy zawartego ze Szwajcarją traktatu dozwolone są do importu poza kontyngentami; obejmuje ona około 54 pozycyj i dotyczy m. innemi kleju, pasów transmisyjnych, przędzy wełnianej i bawełnianej, wyrobów gumowych, porcelany, narzędzi, aluminjum, farb ziemnych, lakierów i t. p.

UNJA POŁUDNOWO - AFRYKAŃSKA. Rozporządzeniem z dnia 12 listopada 1932 r. wprowadził rząd afrykański dodatkowe cło na odzież polskiego pochodzenia. Obecnie rozporządzenie to ma się stosować również do artykułów polskich reeksportowanych przez Niemcy, W. Brytanję, WP. Irlandję, Holandję, Belgję, Francję, Włochy lub Czechosłowację.

WENEZUELA. Rozporządzeniem z dn. 9 listopada 1933 r. wprowadzono cały szereg zwyżek celnych i wprowadzono nowe cła na niektóre towary. Zwyżką objęte zostały następujące towary: masło, bielizna i pończochy bawełniane, bielizna stołowa i pościelowa, prawidła do luster, pudełka do papierosów.

WĘGRY. Rozporządzeniem z dn. 2 grudnia 1933 r. wprowadzono reglamentację importu około 44 pozycyj tar. celnej węgierskiej, między innemi na octan ołowiowy (poz. 283), olej żywiczny (351), biel cynkową (414 c), kwas salicylowy (poz. 444), papier woskowy i parafinowy (504 c), stożki kapeluszowe filcowe (634 a), gotowe kapelusze męskie i damskie (636 a), 637), rękawiczki skórzane (659), blachę aluminjową (775 c 1), nożyczki (944 a) 2), grzebienie (946 c) i t. p.

WIELKA BRYTANJA. Przyjęty został przez parlament projekt znakowania krajem pochodzenia importowanego drobiu. Zarządzenie to weszło w życie z dn. 27 grudnia 1933 r. Znak kraju pochodzenia winien być umieszczony na obu skrzydłach ptactwa. Jednocześnie z powyższem wprowadzone zostały nowe przepisy, dotyczące uregulowania importu farb; artykuły te zostały skreślone z listy towarów wolnych od cła, pozatem podatkowe cło wynosi 20% ad valorem na wszelkie pigmenty, stanowiące organiczno-syntetyczne farby lub materjały do wyroby tychże. Import wszelkich mieszanin, zawierających farby syntetyczne, lecz nieprzeznaczonych do malowania, uzależniony jest od uzyskania licencyj.

WŁOCHY. Z dniem 11 grudnia 1933 r. wprowadzono zwyżkę cła na jod i pochodne a mianowicie: poz. 670 a) — 150 lirów, 670 b) — 195 lirów, 635 — 167 lirów, 725) — 230 lirów od 1 kg.

W dn. 2. XII. 1933 r. ogłoszone zostały podwyżki ceł na mąkę pszenną i kukurydzianą, maszyny do pisania, aparaty radjowe, jednocześnie zaś rozszerzono listę towarów dopuszczonych do obrotu uszlachetniającego oraz listę towarów zwolnionych od opłaty 15% od wartości (włosie, szczecina, azbest). Cło na węgiel drzewny w wys. 4 lir. od 100 kg przedłużono do 31-go grudnia 1934 roku.

WIADOMOŚCI PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH W ZWIĄZKU Z WALKĄ Z BEZROBOCIEM.

W związku z akcją zwalczania bezrobocia Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 94 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 17 z r. 1932, poz. 110) upoważnia Izby Skarbowe (Urząd Wojewódzki Śląski) do udzielania przedsiębiorstwom przemysłowym, zatrudniających do 1.000 robotników, następujących ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych:

a) zezwolenia na nabywanie na rok 1934 świadectw przemysłowych tej samej kategorji, co i na rok 1933 w wypadku zwiększenia ilości zatrudnionych robotników w okresie od dnia 1 października do dnia 31 grudnia 1933 r.;

b) zwalniania od dopłaty do ceny świadectwa przemysłowego wyższej kategorji w wypadku, gdy w okresie od dnia 1 stycznia do 1 lipca 1934 r. będzie miało miejsce zwiększenie ilości zatrudnionych robotników w porównaniu z ilością, przyjętą za podstawę do określenia kategorji świadectwa przemysłowego na rok 1934.

Ulgi powyższe mogą być udzielane jedynie przedsiębiorstwom, które przyczyniają się do akcji zwalczania bezrobocia, przyczem ulgi te z reguły nie mogą obejmować takich przedsiębiorstw, które ze względu na charakter swej działalności corocznie w pewnych okresach zwiększają ilość zatrudnionych robotników.

Wymienione wyżej ulgi mogą być udzielane na indywidualne podania płatników, wnoszone do właściwego urzędu skarbowego. Urzędy skarbowe winny złożone podania przedstawić wraz z wnioskiem do decyzji Izby Skarbowej (Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego) w terminie do dni 7 od daty złożenia podania.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma francuska pragnie zakupić większą ilość rogów bydlęcych, odpadków rogów, mączki rogowej, albuminy, mączki skórzanej, kopyt. R/28874/66/Gi.

Firma niemiecka pragnie objąć przedstawicielstwo eksporterów masła. R/28864/4/C/Gi.

Firma niemiecka poszukuje dostawców tłuszczu kurzego. R/29226/31/Gi.

Firma francuska pragnie nawiązać stasunki handlowe z polskimi eksporterami drzewnymi. P/28656/3 R/Do.

Firma jugosłowiańska chce nawiązać stosunki z polskimi eksporterami surowego wosku mineralnego. P/28351/42/Do.

Firma francuska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polsk. eksporterami dykt. P/28878/40.

Firma połudn.-afr. pragnie nawiązać stosunki handl. z polskimi eksporterami deseczek do skrzyń na owoce. P/27911/R/Do.

Pewna firma fińska interesuje się importem dębiny surowej. P/28446/40/Do.

Firma austrjacka interesuje się importem mączki drzewnej. P/27621/40/Do.

Firma gdańska poszukuje wytwórców broszek, wisiorków, cygarniczek. P/28468/Sz.

Firma francuska z oddziałem w Marokku poszukuje wytwórców wyrobów fajansowych stołowych. P/28495/65/Sz.

Firma szwedzka pragnie importować węgiel, chmiel, sól, oleje smarowe, benzynę, chemikalje, len, grzyby, tekstylja. P/26587/4L/Sz.

Wyroby galanteryjne artystyczne z masy perłowej, jak imitacje muszli, konch, poszukiwane są przez firmę holenderską P/28564/64/Sz.

Firma belgijska pragnie zakupywać materjały budowlane wszelkiego rodzaju. P/28191/3E/Sz.

Firma holenderska pragnie zakupywać lalki i wyroby koszykarskie. P/28585/49/Sz.

Firma polska w Afryce poszukuje wytwórców harmonijek ustnych, oraz szczoteczek do mycia rąk. P/28826/59/Sz.

Firma w Ostendzie pragnie nawiązać kontakt z polsk. firmami eksport. drzewa budowlanego. Obejmie przedstawicielstwo.

Firma niemiecka pragnie nawiązać stosunki z polskiemi eksporterami krzeseł z drzewa bukowego. P/28991/40.

Firma holenderska nawiąże stosunki z polsk. eksport. drzewa bukowego piłowanego. P/28900/40/Do.

Firma francuska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami dykt do wyrobów mebli artystycznych. P/29822/40/Do.

Firma w Tunisie pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami wyrobów stolarskich, ciesielskich (z czerwonej sosny). P/29785/3R/Do.

Firma włoska interesuje się wyrobami ceramicznemi, jak medaljony z głową Chrystusa, Matką Boską, statuetki aniołków na groby itd. P/27562/65/Sz.

Firma w Capetown pragnie zakupywać w Polsce czekoladę i inne słodycze. P/27942/60/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców gipsu dla celów dentystycznych, chirurgicznych i artystycznych. P/27772/65/Sz.

Firma budowlana angielska pragnie zakupywać w Polsce kafle białe glazurowane. Wzór do obejrzenia w Instytucie. P/27767/65/Sz.

Firma niemiecka (hamburska) interesuje się reeksportem z Polski do Kanady bawełnianych chustek na głowę. P/28989/64/R.

Firma egipska interesuje się importem tekstylji papieru wszelkiego rodzaju, nici ze sztucznego jedwabiu, oraz skór na obuwie. P/28380/3M/R.

Firma szwedzka pragnie uzyskać przedstawicielstwo polskiej fabryki, produkującej podwiązki, szelki i t. p. P/28912/64/R.

Firma angielska pragnie importować z Polski futra ze skór owczych farbowane i naturalne, oraz pantofle z owczych skór. P/29127/30/R.

Na rynku holenderskim istnieje znaczny popyt na berety. P/29232/64/R.

Firma palestyńska interesuje się konserwami rybnemi. R/28994/70/Gi.

Firma niemiecka pragnie stale zakupywać znaczne ilości pranej sierści. R/28785/27/Gi.

Firma hiszpańska z Wysp Kanaryjskich prosi o oferty na fasolę cif. Las Palmas. R/30498/3T/Pi.

Firma w Tunisie poszukuje zastępstwa firm produkujących artykuły bawełniane, fajansowe, porcelanowe i t. d. P/29782/65/Sz.

FIRMY FRANCUSKIE, INTERESUJĄCE SIĘ IMPORTEM MEBLI Z POLSKI.

J. Bergman succ — 9, place St. Pierre-Le Vieux, Strasbourg (Bas-Rhin);

Arnold Bernsohn, Magasin de Meubles au Gutenberg, 16 r. res Seruiers Str.;

Jacquemin & Cie, Fabr. Strasbourgecise de Meubles d'Art — 44, rue de Vieux Marché aux-Vins, *Strasbourg;*

G. Moeder & Cie, Ameublement et Decor, d'Intérieure — 7 r. du 22 Nocembre, Str.

M. & J. Wolf, Mag. Généraux d'Ameublement — 1, place de La Gare, Strasbourg,

Jaques Wolff, propr. Jaques et Issac Wolff, — 4, r. du Noyer, Strasbourg,

Faude Henri, — 42, rue Vauban, Colmar (Haut Rhin);

Hohwald, — 21, b. Grand'rue, *Colmar;*

Magasins Modernes, — 22 Grand'rue, *Colmar;*

Menegoz-Zurcher, — 4, place des Dominicains, *Colmar;*

Kahn Fredes, — 106, rue de la République, *Guebwiller* (Haut-Rhin);

Aux Galeries de Mulhouse, *a Mulhouse* (Haut Rhin).
Eugene Banholzer „
J. & B. Bernheim „
Bloch Haas „
Gerson Cywie „
Emile Drumm *a Mulhouse* (Haut Rhin).
Grands Magasins du Globe „
Ad Harle „
Vve A. Kaufmann „
Achille Levy & Fils „
Albert Luthringer „
Léon „
Oscar „
Emile Muller, rue St. Claire „
Salomon Pimselstein „
Mme J. Rauch „

SPIS RUMUŃSKICH IMPORTERÓW I EKSPORTERÓW.

Staraniem Izby Przemysłowo Handlowej w Bukareszcie wyszedł z druku w czterech językach spis rumuńskich importerów i eksporterów. Wydawnictwo to, noszące w języku francuskim tytuł: „Annuaire des importateurs et des exportateurs de Roumanie" (1933—1934), we wstępie podaje zwięzłe dane dotyczące handlu zagranicznego Rumunji, a następnie na stukilkudziesięciu stronach zawiera wykazy firm eksportujących i importujących ułożone wg. branż i miejscowości. Układ wydawnictwa jest bardzo przejrzysty, łatwy do szybkiej orjentacji; materjał podany bogaty, przytem starannie wybrany.

Wydawnictwo to może oddać społecznym organizacjom gospodarczym oraz poszczególnym firmom interesującym się Rumunją, wielkie usługi.

Cena wynosi lei 250,— plus koszty przesyłki pocztą.

Zamówienia należy skierowywać bądź do Izby Przemysłowo-Handlowej w Bukareszcie (str. Bursei 2), bądź też do Izby Handlowej Polsko-Rumuńskiej, Warszawa, ul. Smolna 25.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW PRODUKCJI POLSKIEJ W KRAJACH BLISKIEGO WSCHODU.

Eksponaty na wystawę prób i wzorów muszą być zgrupowane do końca stycznia 1934 r., przyczem przewiduje się, że odejdą z Warszawy do Constanzy dnia 11 lutego 1934 r., a z Constanzy statkiem polskim „Polonją" — 21 lutego. Otwarcie wystawy w Aleksandrji nastąpi około 8 marca, zaś około 28 marca w Kairze. Następnie wystawa przewieziona będzie do Tel-Aviv i otwarta około 26 kwietnia, łącząc się w ten sposób z imprezą Targów Lewantyńskich, które stanowią ośrodek zainteresowania kupiectwa wszystkich krajów Bliskiego Wschodu. Z okazji wystawy zorganizowana będzie przez Państwowy Instytut Eksportowy w połowie marca wycieczka kupców i przemysłowców polskich. Udział w wystawie ułatwi firmom eksportowym polskim pogłębienie i nawiązanie stosunków handlowych nietylko z rynkiem palestyńskim i egipskim, ale również z pozostałemi krajami Bliskiego Wschodu, a więc, Syrją, Irakiem, Transjordanją, Abisynją i in.

XV MIĘDZYNARODOWE TARGI W BRUKSELI.

Doroczne targi międzynarodowe w Brukseli odbędą się w okresie od 4 do 18 kwietnia br. Wystawcy, którzy już zamówili stoiska, obowiązani są popłacić resztę należności za nie do dnia 1 lutego.

Osoby bliżej interesujące się targami mogą otrzymać żądane informacje w referacie prasowym naszej Izby.

TARGI W TUNISIE.

W dniach 14—19 kwietnia br. odbędą się w Tunisie Targi Międzynarodowe. Okres zgłaszania uczestnictwa upływa z dniem 15 marca br. Osoby zainteresowane temi Targami mogą otrzymać bliższe informacje w referacie prasowym Izby.

KOMUNIKATY

BIURO KOLEJOWO-REKLAMACYJNE.

Przejęte przez naszą Izbę z dniem 1 listopada 1933 r. od zlikwidowanej Bydgoskiej Izby Przemysłowo-Handlowej Biuro Kolejowo-Reklamacyjne z siedzibą w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10, wykazuje ożywioną działalność przy przeprowadzaniu reklamacyj do Zarządów Kolejowych z tytułu nieprawidłowo obliczonych należności na kolejowych listach przewozowych.

W ciągu 3 lat swego istnienia, powyższe Biuro pod fachowem kierownictwem b. długoletniego kontrolera P. K. P. uzyskało poważne wyniki, mając na uwadze, że swym zasięgiem obejmowało jedynie okręg Bydgoskiej Izby Przemysłowo-Handlowej.

Mianowicie, w 1931 r. wyreklamowano i rozliczono z firmami 41.691,27 zł
w 1932 r. wyrekl. i rozlicz. z firm. 33.120,45 zł
w 1933 r. wyrekl. i rozlicz. z firm. 55.255,81 zł

Cyfry powyższe świadczą o potrzebie i celowości istnienia Biura.

POLSKA AGENCJA INFORMACJI HANDLOWEJ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwraca uwagę zainteresowanych gospodarczych sfer portowych na utworzenie w Warszawie nowej placówki informacji handlowej pod firmą: „Polska Agencja Informacji Handlowej" Warszawa, ul. Czackiego 6.

Ze względu na poważny charakter tej Agencji poleca się korzystanie z jej usług w jak najszerszym zakresie.

JESZCZE O KONIECZNOŚCI ZGŁASZANIA SIĘ PRZEDSTAWICIELI FIRM POLSKICH DO POLSKICH PLACÓWEK ZAGRANICZNYCH.

W 30 numerze naszego Biuletynu zwracaliśmy uwagę przedstawicieli firm polskich, wyjeżdżających zagranicę w celach handlowych, na konieczność odwiedzania polskich placówek konsularnych i handlowych dla poinformowania ich o celach swych podróży. Wizyty takie mogą być wysoce pożyteczne dla przybywających zagranicę przedstawicieli firm polskich, z drugiej strony są konieczne dla orjentowania placówek polskich w zakresie zainteresowań polskiego handlu z zagranicą.

Izba nasza wydaje pisma polecające do placówek polskich zagranicą oraz odpowiednio zredagowane wskazówki. Zaznaczyć przy tem należy, iż wylegitymowanie się z odwiedzenia placówek polskich zagranicą służyć będzie za podstawę do starań o następne zagraniczne paszporty ulgowe.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU EKSPORTERÓW ZIEMNIAKÓW W TORUNIU.

W dniu 5 stycznia odbyło się Walne Zebranie Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, w którem brali udział niemal wszyscy członkowie Związku. Po scharakteryzowaniu działalności Związku w roku ubiegłym przez prezesa Wydziału Wykonawczego i przedłożeniu sprawozdania rachunkowego, Walne Zebranie udzieliło Wydziałowi pokwitowania i wyraziło mu podziękowanie za skuteczną obronę i popieranie eksportu ziemniaczanego.

Następnie przystąpiono do omówienia programu działalności na rok bieżący. Postanowiono podjąć pijonierski eksport ziemniaków sadzeniaków do Hiszpanji i nawiązać stosunki handlowe z Włochami. Na rynku wewnętrznym postanowiono wzmóc penetrację i nawiązać kontakt z fabrykami przetworów ziemniaczanych.

Z kolei dokonano wyboru władz na rok 1934. Na prezesa Związku powołano p. mr. Jana Głębowicza, a podkreślić trzeba, że jest to już 4-te zkolei powierzenie tej godności p. Głębowiczowi, który jest inicjatorem Związku i jego prezesem od powstania Związku. Związek jest stowarzyszeniem, mającem na celu ułatwienie swym członkom podejmowanie eksportu ziemniaków, jak również wynajdywanie rynków zbytu. Sam Związek nie prowadzi żadnej bezpośredniej akcji handlowej.

WYDAWNICTWA

CIEKAWE WYDAWNICTWO IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W ŁODZI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi wydała ostatnio pracę pt. „Zagadnienie scalenia podatku od obrotów włókiennictwa w Polsce i zagranicą". Pracę tę nabyć można w Biurze Izby w Łodzi. Cena 5 zł za egzemplarz.

MAPA INFORMACYJNA ROZMIESZCZENIA PRZEMYSŁU W POLSCE — Inż. S. Korytko.

ukazała się w druku, wydana przy poparciu Izby Przemysłowo-Handl. w Warszawie.

Treść mapy stanowią zakłady przemysłowe w Polsce od 20 robotników, podzielone na następujące działy: górniczy, hutniczy, naftowy, metalowy, mineralny, chemiczny, włókienniczy, drzewny, spożywczy, różny, oraz zakłady użyteczności publicznej, — elektrownie, gazownie, wodociągi.

Każdy dział przemysłu wykonany odmiennym kolorem, dzieli się na szereg oznaczeń specjalnych, których wielkość, — odpowiada wielkości pojedyńczych zakładów.

Okręg przemysłowy Katowice — Kielce — Kraków, wykonany jest osobno w podziałce podwójnej, — Zagłębie zaś naftowe i węglowe w podziałce dziesięciokrotnej mapy głównej.

Sieć kolejowa i wodna przedstawia położenie zakładów pod względem komunikacyjnym.

Powyżej opisaną mapę sytuacyjną zakładów uzupełnia ogólna mapa statystyczna, ułożona wedle województw i wielkości poszczególnych działów przemysłu; ogólne zaś zestawienie, daje obraz kolejności poszczególnych działów przemysłu w całym kraju.

Plany portów Gdańska i Gdyni, oraz ich rozwój od 1924—1932 r. pod względem osobowym, okrętowym i towarowym uzupełniają całość mapy, — wykonanej w 11 barwnych kolorach.

Mapa powyższa wykonaną została na podstawie oficjalnych materjałów Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz specjalnych uzupełnień.

Cena mapy wynosi zł 35; podklejonej na płótnie (składanej lub na wałkach) — zł 45.

Po wpłaceniu jednej z podanych kwot do P. K. O. na konto zby Nr. 18750, Izba wysyła mapę odwrotną pocztą bez doliczania kosztów przesyłki.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 149 przy firmie: Zrzeszenie Mistrzów Malarzy i Lakierowników w Gdyni, Towarzystwo z ograniczoną poręką dnia 31 października 1933 dopisano, iż uchwałą zebrania wspólników z dnia 30. 8. 1932 spółkę rozwiązano. Kierowników, Jana Szarego i Alfonsa Tadrowskiego, mianowano likwidatorami spółki.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 90 przy firmie: „Warta", Towarzystwo Ekspedycyjne, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 7 listopada 1933 dopisano: Udzielono łącznej prokury handlowcowi Władysławowi Jabłonowskiemu z Gdyni, oraz handlowcowi Aleksandrowi Stachowiakowi z Gdyni z prawem podpisywania za spółkę łącznie z każdym z prokurentów.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 258 dnia 17 listopada 1933 wpisano firmę: Banque Franco-Polonaise Sociète Anonyme, Succursale de Gdynia; po polsku — „Bank Francusko-Polski, Spółka Akcyjna, Oddział w Gdyni". Siedziba spółki jest w Paryżu, miejsce oddziału w Gdyni. Celem spółki jest popieranie i rozwinięcie stosunków między Francją i Polską, dokonywanie wszelkich operacji bankowych, handlowych, finansowych, a nawet tyczących się nieruchomości lub robót publicznych we Francji, w Polsce lub we wszelkich innych krajach, bądź na rachunek własny, bądź na rachunek osób trzecich lub z udziałem osób trzecich. Kapitał zakładowy, przeznaczony na działalność w Polsce, wynosi 2.500.000 zł. Kierownikiem spółki jest Piotr Le Roy, dyrektor oddziału w Warszawie. Wicedyrektorowi André Littaye, kierownikowi oddziału w Gdyni, i wicedyrektorowi Leonowi Tomaszewskiemu z Gdyni, oraz Jaques Sauvain z Gdańska udzielono prokury łącznej dla oddziału Banku w Gdyni w ten sposób, że podpis każdego z nich tylko wówczas będzie ważny, o ile będzie położony obok podpisu dyrektora, wicedyrektora lub prokurenta i to we wszystkich oddziałach, ajenturach i podajenturach Banque Franco-Polonaise; po polsku Bank Francusko-Polski w Polsce i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska. Spółka Akcyjna zarejestrowana w Paryżu dnia 24 lutego 1922 za Nr. 182.008.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tut. rejestrze handlowym wpisano dnia 2 grudnia 1933 przy firmie: Przemysł Tłuszczowy „Copra", spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Toruniu:

Kierownikami spółki są obecnie: Malew Jakób i Aron vel Mazur, zaś prokurentami są: Icko Epstein i Chaskiel Mazur, przyczem uchwałą wspólników z dnia 8 listopada 1933 zmieniono § 5 umowy spółkowej w ten sposób, że rozwiązanie spółki następuje uchwałą 51% uprawnionych głosów spólników, zaś § 6 umowy zmieniono w ten sposób, że spółkę zastępują dwaj kierownicy łącznie, albo dwaj prokurenci łącznie.

Sąd Grodzki Toruń.

Do tut. rejestru handlowego A, wpisano odnośnie do Nr. 261 firmę:

Biuro Inżynieryjne Dypl. ing. Kazimierz Daniłłowicz, Wejherowo, a jako właściciela firmy dypl. ing. Kazimierza Daniłłowicza w Wejherowie.

Wejherowo, dnia 31 października 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B pod Nr. 28 przy firmie: „Nauta", Spółka do wykonywania robót morskich i podnoszenia statków, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 10 października 1933 dopisano:

Prawo zastępowania spółki przez likwidatorów wygasło. Spółka wygasła.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 185 dnia 7 listopada 1933 wpisano jawną spółkę handlową pod firmą: Portex Dom Handlowo-Komisowy Brojde i Berlin w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Samuel Brojde, kupiec w Gdyni i Jerzy Berlin, kupiec w Gdyni. Spółka rozpoczęła swe czynności dnia 1 lipca 1933.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tut. rejestrze handlowym przy firmie S. Buszczyński, Toruń, wpisano dnia 25 listopada 1933, że: Firma przeszła na własność Sylwestra Buszczyńskiego młodszego, aktem notarjalnym z 12.6. 1933, Nr. 1279 rej. Notarjusza Ciechowicza z Poznania.

Sąd Grodzki Toruń.

W tut. rej. handlowym przy firmie Przemysł Tłuszczowy „Copra" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Toruniu, wpisano dnia 16 listopada 1933:

Lustiger Josek Dawid ustąpił jako kierownik firmy.

Sąd Grodzki Toruń.

Do tutejszego rejestrzu handlowego zapisano dziś co do firmy Cegielnia Wojtykat, Tow. z ograniczoną poręką w Tucholi, następującą zmianę:

Towarzystwo rozwiązano mocą uchwały z 2 lipca 1932. Likwidatorem jest Zenon Wiśniewski z Chojnic.

Tuchola, dnia 25 października 1933.

Sąd Grodzki.

W tut. rejestrze handlowym, dział A, pod L. 40 wpisano dnia 17 listopada 1933 r. „Zachęta", właścicielka C. Korewa, Puck, Cypra Korewa w Pucku.

Puck, dnia 20 listopada 1933 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A pod Nr. 131 dn. 18 listopada 1933 przy firmie: Handel i Przetwór Ryb Morskich Ocean — Kazimierz Ogorzały w Gdyni, dopisano: Firma wygasła.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym. oddział B pod Nr. 236 przy firmie „Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich „Mewa" Spółka Akcyjna w Gdyni" dn. 10 października 1933 dopisano:

Jan Juraszyński ustąpił ze stanowiska członka zarządu, a w jego miejsce wybrano członkiem zarządu Mikołaja Niemcowa z Warszawy, a to uchwałą walnego zebrania zgromadzenia akcjonarjuszów z dnia 12 września 1933 roku.

Sąd Grodzki w Gdyni.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 1 i 2 22. I. 1934

WYNIKI POŁOWÓW POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO W R. 1933.

Rok 1933 minął pod znakiem nowych rekordów dla polskiego rybołóstwa morskiego, rekordów tak charakterystycznych dla Gdyni i naszej pracy na morzu.

Gdy jeszcze w roku 1930 polskie rybołówstwo morskie dostarczało nam tylko 4% zapotrzebowania kraju na ryby morskie, a za resztę 96 procent sprowadzonych ryb zapłaciliśmy zagranicy dwadzieścia miljonów złotych, to rok 1933 wykazał kolosalny postęp w ilości trzydziestu procent pokrycia zapotrzebowania Polski przez nasze rybołówstwo morskie (rok 1930 trzy miljony kg, rok 1933 czternaście miljonów kg połowów polskich.)

Drugim objawem to zupełne usunięcie kryzysu z naszego rybołóstwa morskiego. Bo jeżeli w roku 1932 za połowy przybrzeżne i pełnego Bałtyku w sumie 7.184.400 kg otrzymaliśmy 1.400.605 zł to w roku 1933 7.628.980 kg ryb morskich sprzedaliśmy za 1.735.912 zł. Świadczy to dowodnie o uzyskaniu lepszych cen dzięki zwiększeniu się zapotrzebowania na ryby morskie przez nowopowstały przemysł przetwórczy przedewszystkiem na terenie portu rybackiego w Gdyni.

Objaw zwyżki cen świadczy o niemożliwości pokrycia zapotrzebowania przez nasze rybołówstwo morskie co miał możność stwierdzić P. Minister Przemysłu i Handlu Dr. F. Zarzycki podczas swej ostatniej inspekcji portu rybackiego w Gdyni. Problem budowy nowych kutrów rybackich zaopatrzonych w motory zaczyna być palącym i są widoki przeprowadzenia zwiększenia taboru naszego rybołówstwa już przez inicjatywę i kapitał prywatny. Bez tego nie może być mowy o dalszym rozwoju przemysłu rybnego na terenie Gdyni, gdzie dziś wędzarnie i fabryki konserw nie mogą być normalnie wykorzystane z powodu braku dostatecznej ilości ryb (dotyczy to rybołówstwa przybrzeżnego.)

Dalszym rezultatem dodatnim to uniezależnienie się zbytu polskiego rybołówstwa morskiego od pośrednictwa kupców gdańskich. Do niedawna Gdańsk zabierał z naszych połowów 60%, a nawet więcej, w roku 1933 udział Gdańska spadł do 30% wartości połowów, a 19% ilości połowów (Gdańsk zakupuje cenne gatunki ryb jak łososie, węgorze itp.)

Tyle co do połowów przybrzeżnych. Połowy na pełnym Bałtyku (Bornholm obok Danji) wykazały dalsze zwiększenie w stosunku do roku poprzedniego, dając w 1933 roku 166.280 kg (dorsze, flądry) o wartości 44.806 zł podczas gdy w roku 1932 117.000 o 43.675 zł. Rozwój rybołówstwa na pełnym Bałtyku ma szanse ciągłego pomyślnego rozwoju, dzięki stworzeniu ośrodka handlu i przemysłu rybnego w porcie rybackim w Gdyni dookoła istniejącej Hali i Chłodni Rybnej.

Polskie połowy śledzia na Morzu Północnem wzrosły przeszło trzykrotnie w stosunku do roku ubiegłego (rok 1932 dwa miljony kg, a rok 1933 około siedmiu miljonów kg.) Jeżeli się zważy, że nie tak dawno wydawaliśmy rok rocznie pięćdziesiąt miljonów złotych zagranicy za śledzie solone, a dopiero w latach kryzysowych suma ta spadła do dwudziestu miljonów złotych, to idea stwarzania polskich połowów śledzi na Morzu Północnem jest jednem z najważniejszych zadań naszej pracy gospodarczej na morzu. Dlatego też w interesie naszych najżywotniejszych zadań gospodarczych leży jaknajszybsze wyjaśnienie zarzutów skierowanych przeciw istniejącym dwom towarzystwom polsko-holenderskim dla połowu śledzi.

Omówienie handlu i przemysłu rybnego na naszem wybrzeżu za okres roku 1933 będzie przeprowadzone w osobnym artykule.

Dane statystyczne wedle Morskiego Urzędu Rybackiego na poszczególne gatunki przedstawiają się następująco:

Połowy przybrzeżne: łosoś duży 87.380 kg — 301.308 zł, łosoś mały 13.210 kg — 21.436 zł, troć 3.720 kg — 14.725 zł, węgorz 118.310 kg — 236.857 zł, flądry-płastugi: stornia 670.780 kg — 274.653 zł, zimnica 74.700 kg — 15.803 zł, skarp 30.630 kg — 22.176 zł, gładzica 480 kg — 160 zł, szprot 5.547.100 kg — 496.930 zł) śledź 550.970 kg — 139.267 zł, wątłusz (dorsz) 191.790 kg — 60.843 zł, sieja 2.850 kg — 4.763 zł, kwap (miętus) 111.120 kg — 49.435 zł, szczupak 22.750 kg —35.577 zł, okoń 16.400 kg — 8.455 zł, płoć 19.130 kg — 8.237 zł, certa 1.260 kg — 421 zł, piskorz 120 kg — 60 zł.

Połowy z pełnego Bałtyku: dorsze 72.210 kg, flądry 94.070 kg o łącznej wartości 44.806 zł.

Zbyt połowów przybrzeżnych i pełnego Bałtyku: do wędzarń na wybrzeżu sprzedano: 2.751.160 kg — 250.038 zł, na rynkach miejscowych i do kraju: 3.447.340 kg — 656.855 zł, do Gdańska: 1.413.790 kg — 522.970 zł, zagranicę: 16.690 kg — 36.049 zł.

DLACZEGO NIE EKSPORTUJEMY BECZEK NA ŚLEDZIE.

Polska zakupywała w dobrych latach około pół miljona sztuk beczek ze śledziami solonemi, a obecnie ilość ta spadła do 230 tysięcy szt. beczek. Zdawaćby się mogło, że powinno być duże zainteresowanie problemem wysyłania gotowych w Polsce produkowanych beczek zagranicę, gdzie pakowałoby się śledzie wysłane do Polski.

Na tą nienormalność zwracał uwagę szereg razy P. Min. Przem. i Handlu Dr. F. Zarzycki w czasie inspekcji portu rybackiego w Gdyni.

Ze sfer zainteresowanych firm importu śledzia w Gdyni, oraz polskich firm uprawiających połowy otrzymujemy zażalenia na niekupieckie załatwianie tak poważnych spraw przez firmy drzewne i tartaki w kraju. Na zapytania dostawy lub ofert na klepki czy też gotowe beczki nie odpowiadają firmy zupełnie albo też dopiero po kilku miesiącach otrzymuje się niewystarczające odpowiedzi.

Nic dziwnego, że w takich warunkach nie może być mowy o zapoczątkowaniu eksportu polskich beczek na śledzie zagranicę i czas najwyższy, aby wreszcie zrozumiano u nas i nauczono się myśleć kategorjami kupców na poziomie europejskim.

Eksport beczek śledziowych mógłby przynieść nam do jednego miljona złotych rocznie i zatrudniłby wielu bezrobotnych bednarzy w kraju.

Przy eksporcie należy wziąć pod uwagę beczki nieskładane, czyli klepki powiązane oraz denka, gdyż gotowe beczki zabierając dużo miejsca na okręcie nie mogłyby pokryć drogiego frachtu morskiego.

Narazie wchodzą w rachubę polskie przedsiębiorstwa połowu śledzi w Holandji, a w imporcie Anglja i Islandja.

Państwowy Instytut Eksportowy zainteresuje się niezawodnie problemem eksportu beczek śledziowych i to tak na terenie usunięcia niedomagań krajowych jak i uzyskania odpowiednich danych na rynku zagranicznym.

K R O N I K A

— *Połowy ryb morskich w grudniu 1933 roku* wedle danych Morsk. Urzędu Rybackiego dały rezultat: 1.101.200 kg ryb o wartości 206.353 zł. Jest to w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego nieznaczny wzrost ilościowy, a wartościowo otrzymali rybacy prawie sto procent więcej, co tłumaczyć należy znaczną zwyżką cen szprotów dzięki powstaniu na terenie Gdyni przemysłu przetwórczego (wędzarnie).

Podział na poszczególne gatunki ryb łowionych w grudniu przedstawia się w kg następująco (w nawiasie podana jest cena za 1 kg w złotych): Szprotów złowiono — 1.002.000 kg (0,12 zł), śledzików morskich — 36.790 kg (0.40 zł.), śledzików rzecznych — 3.190 kg (0,50 zł.), dorszy — 29.750 kg (0,40 zł.), płastug (turboty) — 770 kg (1,— zł.), łososi — 8.940 kg (4,80 zł.), mielnic 240 kg (2,20 zł.), troci 190 kg (5,— zł.), kwapów 650 kg (0,50 zł), sieji — 150 kg (1,60 zł), szczupaków — 170 kg (1,60 zł), okoni — 100 kg (0,60 zł), płoci 100 kg (0,40 zł).

Największą pozycję, bo jeden miljon kg stanowią szproty, których cena jest czterokrotnie wyższą od cen ubiegłego roku, gdyż zapotrzebowanie przewyższa przywiezione połowy rybaków. Szprot dziś jest największym konkurentem dla importowanych śledzi, dzięki swej niskiej cenie jako produkt wędzony.

Podział połowów ryb na poszczególne miejscowości okazuje że Hel jest stale na pierwszem miejscu z 651.980 kg. — 126.171 zł., Gdynia na drugiem miejscu z 363.870 kg. o wartości 54.640 zł., miejscowości Półwyspu Helskiego od Jastarni do Wielkiej Wsi 62.800 kg. — 12.354 zł. od Chłapowa do granicy niemieckiej (Karwia): 3.210 kg. — 1.361 zł., miejscowości nad Zatoka Pucką od Pucka do Obłuża 19.340 kg. — 11.819 zł.

Z tego schematu widać jasno, że tylko tam, gdzie istnieją porty rybackie i motorowe kutry (Hel — Gdynia — Jastarnia) może rozwijać się normalnie nasze rybołówstwo morskie.

Dalszą bardzo pocieszającą statystykę stanowi podział zbytu ryb morskich. Okazuje się dobitnie zupełnie uniezależnienie się sprzedaży ryb od dawnego pośrednictwa Gdańska. Wystarczy porównać zeszłoroczne i dawniejsze zestawienia, gdzie Gdańsk był największym odbiorcą naszych rybaków z cyframi za grudzień 1933 r. aby zdać sobie sprawę z ogromnej przemiany, gdyż rynek gdański odbiera teraz tylko pięć procent naszych ryb. W grudniu 1933 roku sprzedano do wędzarń na wybrzeżu 716.450 kg., rynek miejscowy poza wędzarniami: 330.990 kg., do Gdańska tylko 53.760 kg.

— *Z portu rybackiego w Gdyni* wysłano od 9 grudnia 1933 roku do dnia 11 stycznia 1934 czyli za 24 dni: 224 wagonów z rybami (przeważnie śledzie solone) z czego 22 wagonów tranzytem.

Z Gdańska przywiezione koleją 20/12 33. — 617/1 oraz 42/2 śledzi solonych.

— *Śledzie solone importowane* wyładowały w porcie rybackim statki: „Isbjorn" 11. 12. angielskie śledzie, 1.713/1, 416/2, „Jaederen" 13. 12. norweskie 429/1.

— *Import ryb mrożonych z Norwegji:* Dnia 11. 12. przywiózł do Chłodni Rybnej statek „Santa Gruz" 152/2 dorszy mrożonych. Dnia 13. 12. s/s Jaederen śledzi mrożonych 600/2, „Peter" dnia 27. 12. 33 r. śledzie varmudzkie z Anglji 861/1 i 336/2. „Ursa" dnia 29. 12. 33 r. śledzie norweskie 918/1 oraz 76/2.

— *Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem* przywiozły „Sursum Corda" 11. 12. 1.300/1 i 490/2 oraz statki Żeglugi Polskiej z Holandji: „Śląsk" 14. 12. 582/1 i 170/2: „Chorzów" dnia 22. 12. 33 r.: 401/1 i 1.250/2. Statek „Cieszyn" 28. 12.: 35/1 oraz 540/2. W dniu 8 stycznia statek holenderski „Zeester": 1.636/1 oraz 928/2.

Przywożenie śledzi z polskich połowów na obcym statku jak to miało ostatnio mejsce, a co gorsza ma w przyszłości nabrać stałego charakteru, pozostaje w związku z uskarżaniem się polskich firm na załatwianie ich spraw przez Żeglugę Polską. Sądzimy że kompetentne władze Min. Przem. i Handlu wglądną w te nienormalne stosunki. —

— *Śledzie świeże w lodzie importowane z Holandji* przywiózł do portu rybackiego w Gdyni statek „Juliana" w dniu 30 grudnia 1933 r. w ilości 1.150 skrzyń a 50 kg. netto. Cały ładunek wysłano wagonami — lodowniami do fabryk konserw na Górnym Śląsku zrzeszonych w Syndykacie Rybnym.

— *Pierwszy i drugi transport norweskich śledzi świeżych w lodzie* wyładował dnia 4. 1. w porcie rybackim statek norweski zaopatrzony w lodownię Borgund. — Próbna przesyłka liczyła 391 skrzyń a 100 kg netto oraz 2.070 skrzyń mrożonych śledzi a 50 kg netto. Odbiorcą statku jest Konsul Norweski L. Myreboe, założyciel firmy Gdyński Import Śledzi, prowadzący od trzech lat import świeżych śledzi z Norwegii przez Gdynię.

Drugi transport śledzi świeżych w lodzie przywiózł statek Tor Brand z Norwegji (Berglu) w dniu 11. 1 w ilości 1.280 skrzyń a 120 kg. każda. Z transportu tego cztery wagony — lodownie odeszły tranzytem do Czechosłowacji, ze śledziami dla fabryk konserw.

CENY ŚLEDZI I INNYCH RYB W GDYNI.

— *Śledzie solone:* Tendencja cen z początkiem stycznia nieco słabsza, co jest w tej branży zjawiskiem normalnem o tej porze, zwłaszcza po wysprzedaży wielu gatunków towaru. W ostatnim tygodniu notowano następujące ceny za dużą beczkę — ocloną — loco wagon Gdynia — w zł.:

A. Śledzie importowane: Szkockie castelbajskie fulle 118,— zł., castelbajskie matfulle 105, matfulle z Lerwick 105. Innych gatunków szkockich śledzi brak.

Yarmudzkie: Trójka Bloomfieldsa — matis 88, smolmatis 84, matfull 90, I. Trademark matfull 85, matis 83, smolmatis 80, II. Trademark: matfull 80, matis 77, smolmatis 73;

Norweskie. sloe 5/6 32 do 33 zł., 6/7: 34 do 35 zł. mleczaki: 36 zł., vaar: 5/6 — 30, 6/7: 32, moskaliki: 73;

Islandzkie: od 60 do 73.

B. Śledzie solone z polskich połowów: szkockie i yarmudzkie wszelkich gatunków jak: fulle, matfulle, matisy, smalmatisy, K., BK., Milkersy, Yleny, I trademark od 69 do 72 zł., II trademark od 73 do 76 zł.

— *Śledzie zamrożone norweskie* z nowych połowów, jedna skrzynia 50 kg netto, oclona — loco wagon Gdynia — Port Rybacki: 25 zł.

— *Śledzie świeże w lodzie* norweskie, skrzynia duża 100 kg netto w dniu 4 stycznia, oclone loco wagon 38 zł.

Dorsze zamrożone norweskie oclone — 45 kg netto: 48 złotych.

— *Szproty świeże* płacono rybakom na kutrze 12 zł. za sto kilo netto.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Poseidon	16. 1.	20. 1.	24. 1.	—	27. 1.
Cieszyn	23. 1.	27. 1.	31. 1.	—	3. 2.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Irene	22. 1.	27. 1.	24. 1.
Minos	29. 1.	3. 2.	31. 1.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17. 1. — z Gdańska 20. 1.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 24. 1. — z Gdańska 27. 1.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 31. 1. — z Gdańska 3. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg z Gdyni 27. 12.
s/s Ingeborg — z Gdyni 13. 1. 34.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 15. 1. — z Gdańska 18. 1.
s/s Erna — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 1. 2.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 19. 1. — z Gdańska 18. 1.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 26. 1. — z Gdańska 25. 1.
s/s Akershus — z Gdyni 2. 2. — z Gdańska 1. 2.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 20. 1. — z Gdańska 19. 1.
s/s Ursa — z Gdyni 29. 1. — z Gdańska 27. 1.
s/s Jaederen — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 10. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 17. 1. 34.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 24. 1. — z Gdańska 26. 1.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 17. 1. 34.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 20. 1.
s/s Irene — z Gdańska 27. 1.
s/s Minos — z Gdańska 3. 2.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 22. 1.
s/s Little Evy — z Gdyni 2. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	17. 1.	20. 1.	23. 1.
Olga	20. 1.	23. 1.	27. 1.
Herman	24. 1.	27. 1.	30. 1.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 16. 1. — z Gdańska 19. 1.
s/s Śląsk — z Gdyni 23. 1. — z Gdańska 26. 1.
s/s Chorzów — z Gdyni 30. 1. — z Gdańska 2. 2.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe		16. 1.	22. 1.	24. 1.
Vulcan		20. 1.	23. 1.	27. 1.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	16. 1.	19. 1.	26. 1.
Śląsk	23. 1.	26. 1.	31. 6.
Tczew	30. 1.	2. 2.	9. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Perseus — z Gdyni 21. 12. — z Gdańska 23. 12.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Berenice — z Gdyni 21. I. — z Gdańska 24. 1.
s/s Amazone — z Gdyni 28. I. — z Gdańska 31. 1.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 17. 1. — z Gdyni 18. 1.
s/s Premjer — z Gdańska 31. 1. — z Gdyni 1. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 22. 1. — z Gdyni 24. 1.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 17. 1. — z Gdyni 18. 1.
s/s Lwów — z Gdańska 24. 1. — z Gdyni 25. 1.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Harlin — z Gdyni 19/20. 1. s/s Majorca — z Gdyni 26/27. 1.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 22. 1. — z Gdańska 25. 1.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 18/20. 1.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Neapel — z Gdyni 20. 1. s/s Iberia — z Gdyni 20. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 7. 1.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 15/18. I. — z Gdańska 18. I.
s/s Melilla — z Gdyni 15. II. — z Gdańska 15. II.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa — z Gdyni 15/18. I. — z Gdańska 18. I.
s/s Melilla — z Gdyni 15. II. — z Gdańska 15. II.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Norland — z Gdyni 22. I. — z Gdańska — 24. I.
m/s Gotland — z Gdyni 4. II. — z Gdańska 5. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Trough B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 25. I.
s/s Scanmail — z Gdyni 9. II.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 8. 2

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Lima — z Gdyni 19. 1.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdyni 20. 1.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Lille — z Gdyni 27. 1.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammeren — z Gdyni 12. 2.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku		Philadelphia ..	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni	
			s/s Argosy	19. 1.
s/s Scanmail	18. 1.	13. 1.	s/s Scanmail	1. 2.
s/s Scanstates	3. 2.	30. 1.	s/s Scanstates	17. 2.
s/s Scanyork	17. 2.	13. 2.	s/s Scanyork	3. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku		Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni	
s/s Kościuszko	20. 1.	s/s Kościuszko	1. 2.
s/s Kościuszko	24. 2.		

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u		Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia	
s/s Kościuszko	22. 1.	s/s Kościuszko	1. 2.
s/s Kościuszko	26. 2.		

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	16. 1.	20. 1.	24. 1.	—	27. 1.
s/s Cieszyn	23. 1.	27. 1.	31. 1.	—	3. 2.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	17. 1.	20. 1.	23. 1.
Olga	20. 1.	23. 1.	27. 1.
Hermann	24. 1.	27. 1.	30. 1.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 20. 1.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 27. 1.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 3. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub susbstytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe	16. 1.	22. 1.	24. 1.
Vulcan	20. 1.	25. 1.	27. 1.
Butt	23. 1.	29. 1.	31. 1.
Ceres	27. 1.	1. 2.	3. 2.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Cieszyn 17. 1.
z Antwerpji — s/s Tczew 26. 1.
z Antwerpji — s/s Śląsk 31. 1.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	—	15. 1.	17. 1.	20. 1.
Irene	18. 1.	22. 1.	24. 1.	27. 1.
Minos	25. 1.	29. 1.	31. 1.	3. 2.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer	25 1.	28. 1.	30. 1.
s/s Premjer	8. 2.	11. 2.	13. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	18. 1.	22. 1.	23. 1.
s/s Baltonia	1. 2.	5. 2.	6. 2.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	18. 1.	21. 1.	24. 1.
s/s Lublin	25. 1.	28. 1.	31. 1.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Svaneholm	—	—	—	—	20. 1.
m/s America	—	—	26. 12. 33.	—	25. 1.
m/s Blankoholm	20. 12.	28. 12.	15. 1. 34.	—	3. 2.
m/s Tortugas	—	8. 1.	15. 1.	22. 1.	14. 2.
m/s Stureholm	—	18. 1.	25. 1.	—	23. 2.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Mercator	11. 12.	14. 12.	16. 12.	15. 1.	17. 1.
par. Bore IX	10. 1.	12. 1	13. 1.	14. 2.	16. 2.
par. Navigator	26. 1.	28. 1.	30. 1.	1. 3.	3. 3.
par. Bore VIII	5. 2.	7. 2.	10. 2.	9. 3.	11. 3.